

Ilkka Salanne  
Iida-Maria Seppä  
Marko Tikkanen

## Raskaan liikenteen taukopaikkatarpeiden priorisointi





Ilkka Salanne, Iida-Maria Seppä, Marko Tikkanen

# Raskaan liikenteen taukopaikka- tarpeiden priorisointi

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 28/2018

Liikennevirasto  
Helsinki 2018

*Kannen kuvat: Marko Tikkanen*

Verkkojulkaisu pdf ([www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi))

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-548-8

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000



**Ilkka Salanne, Iida-Maria Seppä ja Marko Tikkanen: Raskaan liikenteen taukopaikkatarpeiden priorisointi.** Liikennevirasto, Suunnittelu ja hankkeet -toimiala. Helsinki 2018. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 28/2018. 44 sivua ja 3 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-548-8.

**Avainsanat:** raskas liikenne, tavaraliikenne, levähdysalueet, pysäköintialueet, huoltoasemat

## Tiivistelmä

Tämä selvitys on jatkoa vuonna 2015 valmistuneelle valtakunnalliselle raskaan liikenteen taukopaikkatutkimukselle ja sitä seuranneille Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sekä Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat 2017 Uudenmaan ELY-keskuksen alueella -selvityksille.

Tämän selvityksen tavoitteena oli priorisoida tieosuudet taukopaikkojen kysynnän perusteella niiden kehittämisen kohdentamista varten. Selvitys rajattiin koskemaan Uudenmaan ELY-keskuksen ulkopuolisia pääteitä ja runkokuljetusten taukovyöhykkeitä, koska Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on toteutettu tarkemmat selvitykset. Niiden päätuloksia on kuvattu tämän raportin erillisessä luvussa 2. Tässä selvityksessä huomioitiin suurimmat kaupungit ja logistiikka-alueet (satamat ja logistiikkakeskukset) ja tarkasteluun otettiin mukaan kaupalliset taukopaikat sekä valtion levähdysalueet I ja II. Selvityksessä toteutettiin taukopaikkakysely raskaan liikenteen kuljetusyrityksille ja kuljetusalan järjestöille.

Tieosuuksien priorisointipisteet (0–100 pistettä) laskettiin taukovyöhykkeiden lukumäärän, maanteiden suurimman raskaan liikenteen määrän ja maanteiden pitkän matkan kuljetusten maksimitonnimäärän perusteella. Edellä mainittujen tekijöiden pistemääristä laskettiin priorisointipisteiden keskiarvot, jotka esitettiin kartalla tieverkolla luokiteltuna kolmeen luokkaan, kohtalainen taukopaikkatarve (50–74 pistettä), melko suuri taukopaikkatarve (75–89 pistettä) ja suuri taukopaikkatarve (yli 90 pistettä). Tieosuuksien priorisointiluokkien sisällä tieosuudet, tienkohdat ja paikat lajiteltiin järjestykseen kyselytulosten perusteella kyselyssä eniten mainintoja saaneesta vähiten mainintoja saaneeseen.

Taukopaikkatarpeet korostuivat valtatiellä 4 Jyväskylän keskustan länsipuolella sekä Äänekoskella, valtatiellä 5 Kuopion eteläpuolella sekä valtatiellä 5 Mikkelin keskustan kohdalla.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämiseksi suositellaan yhteistoiminnan kehittämistä ja taukopaikkojen tietöalustan toteuttamista. Taukopaikkatarpeet tulisi myös ottaa entistä paremmin huomioon maankäytön suunnittelussa ja tiensuunnittelussa.

Jatkotoimenpiteinä suositellaan selvityksessä esiin nousseiden tieosuuksien taukopaikkojen ja pysäköintialueiden tarkempia inventointeja mm. talvihoidon tason suhteen, viitoituksen tarkistamista sekä käyttöastelaskentoja.

**Ilkka Salanne, Iida-Maria Seppä och Marko Tikkanen: Prioritering av den tunga trafikens behov av rastplatser.** Trafikverket, planering och projekt. Helsingfors 2018. Trafikverkets undersökningar och utredningar 28/2018. 44 sidor och 3 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-548-8.

## Sammanfattning

Denna utredning är en fortsättning på 2015 års riksomfattande undersökning om rastplatser för den tunga trafiken och på de därpå följande utredningarna Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella ("Rastplatser för den tunga trafiken på området för NTM-centralen i Nyland") och Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttöjälaskennat 2017 Uudenmaan ELY-keskuksen alueella ("Beräkning av antalet användare på rastplatserna för den tunga trafiken 2017 på området för NTM-centralen i Nyland").

Målet med denna utredning var att prioritera vägvsnitten utifrån efterfrågan på rastplatser i syfte att fokusera utvecklingen av dem. Utredningen avgränsades till att gälla huvudvägar och rastzoner för stamtransporter utanför området för NTM-centralen i Nyland, eftersom det inom detta sistnämnda område har genomförts noggrannare utredningar. De främsta resultaten i dessa presenteras i kapitel 2 i denna rapport. Denna utredning beaktade de största städerna och logistikområdena (hamnar och logistikcenter) och granskningen inkluderade kommersiella rastplatser samt statliga rastplatser i klasserna I och II. Utredningen innefattade en rastplatsenkät bland transportföretagare och transportorganisationer inom den tunga trafiken.

Vägvsnittens prioritetspoäng (0–100 poäng) beräknades utifrån antalet rastzoner, landsvägarnas största mängd tung trafik och landsvägarnas maximala mängd ton för långvägstransporter. Utifrån poängtalet för ovan nämnda faktorer beräknades genomsnittet för prioritetspoängen, som presenterades i vägnätet på kartan indelade i tre klasser: måttligt behov av rastplatser (50–74 poäng), rätt stort behov av rastplatser (75–89 poäng) och stort behov av rastplatser (över 90 poäng). Inom vägvsnittens prioritetsklasser placerades vägvsnitten, vägpunkterna och platserna i ordningsföljd efter enkätresultaten, från den som fick mest omnämnanden i enkäten till den som fick minst.

Behovet av rastplatser var tydligast på riksväg 4 väster om Jyväskylä centrum och vid Äänekoski, på riksväg 5 söder om Kuopio och på riksväg 5 vid S:t Michels centrum.

För att utveckla rastplatserna för den tunga trafiken rekommenderas att samarbetet utvecklas och att en informationsplattform för rastplatserna byggs upp. Behovet av rastplatser borde även i högre utsträckning beaktas i planeringen av markanvändning och i vägplaneringen.

Som fortsatta åtgärder rekommenderas noggrannare inventering av rastplatserna och parkeringsplatserna på de vägvsnitt som framkom i utredningen, bl.a. gällande nivån på vinterunderhållet, samt kontroll av skyltning och beräkning av utnyttjandegrad.

**Ilkka Salanne, Iida-Maria Seppä and Marko Tikkanen: Prioritising the needs of heavy traffic in developing rest areas.** Finnish Transport Agency, Planning and Projects. Helsinki 2018. Research reports of the Finnish Transport Agency 28/2018. 44 pages and 3 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-548-8.

## Abstract

This survey is a continuation to the 2015 National heavy traffic rest area survey, as well as the subsequent surveys from 2017 on Heavy traffic rest areas in the Uusimaa ELY Centre region and Heavy traffic rest area traffic counts in the Uusimaa ELY Centre region.

The objective of this survey was to prioritise road sections based on their demand for rest areas, in order to focus their development. The scope of this survey was limited to main roads and rest zones intended for long-haul deliveries outside the Uusimaa ELY Centre region, as detailed surveys of these have already been carried out for said region. The main results of these surveys are described in a separate chapter 2 of this report. This survey examined major cities and logistics areas (ports and logistics centres), as well as commercial rest areas and state-owned, class I and II rest areas. The survey carried out a questionnaire on rest areas for heavy traffic freight companies and transport industry organisations.

Road sections were scored according to their priority (0–100 points) based on their number of rest zones, and the maximum amount of heavy traffic and maximum tonnage in long-haul deliveries on main roads. The scores were then used to calculate average prioritisation values, which are classified into three categories on the map of the road network: moderate need for rest areas (50–74 points), high need (75–89) and very high need (over 90 points). Within the prioritisation categories, individual road sections and their specific stages and spots were ordered based on their number of mentions in the questionnaire results.

The need for rest areas was found to be particularly high on national road 4 west of Jyväskylä city centre, national road 5 south of Kuopio, and national road 5 at the centre of Mikkeli.

Recommendations for the development of heavy traffic rest areas include improved cooperation and the implementation of a data platform for rest areas. Rest area needs should also be acknowledged more carefully in land use and road planning.

As further actions, the report recommends detailed inventories of e.g. the level of winter maintenance, signage and traffic counts of rest areas and parking areas on those road sections identified in the survey as requiring development.

## Esipuhe

Raskas liikenne tarvitsee taukopaikkoja mm. ajo- ja lepoaikasäädösten vaatimien taukojen pitämiseen, kuorman tarkistuksiin, kuormatilojen vaihtamiseen ja kuorman siirtoihin.

Tämän selvityksen tavoitteena oli priorisoida tieosuudet taukopaikkojen kysynnän perusteella niiden kehittämisen kohdentamista varten. Selvitys rajattiin koskemaan Uudenmaan ELY-keskuksen ulkopuolisia pääteitä ja runkokuljetusten taukovyöhykkeitä, koska Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on toteutettu tarkemmat selvitykset. Niiden päätuloksia on kuvattu tämän raportin erillisessä luvussa. Tässä selvityksessä huomioitiin suurimmat kaupungit ja logistiikka-alueet (satamat ja logistiikkakeskukset) ja tarkasteluun otettiin mukaan kaupalliset taukopaikat sekä valtion levähdysalueet I ja II.

Selvitys toteutettiin elokuun 2017 ja maaliskuun 2018 välisenä aikana.

Selvityksen toteutti Sitowisen projektiryhmä, johon kuuluivat Ilkka Salanne (projektipäällikkö), Iida-Maria Seppä ja Marko Tikkanen.

Selvityksen tilasi ja rahoitti Liikennevirasto, jossa työtä ohjasivat Jaana Kalliolaakso, Päivi Nuutinen ja Jukka Peura.

Helsingissä huhtikuussa 2018

Liikennevirasto  
Suunnittelu ja hankkeet -toimiala

# Sisällysluettelo

1	TAUSTA, TAVOITTEET JA SISÄLTÖ .....	8
2	TAUKOPAikkojen KEHITTÄMINEN UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN ALUEELLA .....	9
3	SELVITYKSEN TOTEUTTAMINEN .....	15
4	NYKYTILA .....	17
4.1	Kysyntä .....	17
4.2	Tarjonta .....	21
5	TIEOSUUKSIEN PRIORISOINTI .....	23
5.1	Priorisointitekijät .....	23
5.2	Taukopaikkatarpeet .....	27
6	TAUKOPAikkAKYSELYN TULOKSET .....	29
6.1	Suurin kysyntä ja suurimmat puutteet minimipalvelutason taukopaikoista ...	29
6.2	Taukopaikkojen toivotut minimipalvelut .....	33
6.3	Taukopaikkojen kehittämistoiveet .....	34
6.4	Muutokset taukopaikoissa .....	34
7	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET .....	36
8	JATKOTOIMENPIDESUOSITUKSIA .....	38
8.1	Yhteistoiminta .....	38
8.2	Selvitykset .....	40
	8.2.1 Taukopaikkojen inventointi .....	40
	8.2.2 Muut selvitykset .....	42
8.3	Kooste toimenpidesuosituksista .....	42
	LÄHTEET .....	44
	LIITTEET	
Liite 1	Kyselylomake	
Liite 2	Kyselyn yleinen palaute	
Liite 3	Keskeiset tulokset Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat 2017 Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Tulokset ja vertailu aiempaan laskentaan (Uudenmaan ELY-keskus) -raportista	

# 1 Tausta, tavoitteet ja sisältö

Tämä Raskaan liikenteen taukopaikkatarpeiden priorisointi -selvitys on jatkoa vuonna 2015 valmistuneelle valtakunnalliselle raskaan liikenteen taukopaikkatutkimukselle ja sitä seuranneille Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella -selvitykselle sekä Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat 2017 Uudenmaan ELY-keskuksen alueella -selvitykselle.

Tämän selvityksen tavoitteena oli priorisoida tieosuudet kysynnän perusteella taukopaikkojen kehittämisen kohdentamista varten. Selvitys rajattiin koskemaan Uudenmaan ELY-keskuksen ulkopuolisia pääteitä ja runkokuljetusten taukovyöhykkeitä. Selvityksessä huomioitiin suurimmat kaupungit ja logistiikka-alueet (satamat ja logistiikkakeskukset) ja tarkasteluun otettiin mukaan kaupalliset taukopaikat sekä valtion levähdysalueet I ja II.

Taukopaikkoja tarvitaan ajo- ja lepoaikasäädösten vaatimien taukojen pitämiseen, kuorman tarkistuksiin, kuormatilojen vaihtamiseen ja kuorman siirtoihin, poliisin tienvarsivalvontaan jne. Erikoiskuljetukset tarvitsevat suuria pysäköintialueita, joita tulisi hitaan ajonopeuden vuoksi olla tiheässä. Poliisin tienvarsivalvonnan tarpeita raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueille on selvitetty mm. Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimuksessa vuonna 2015.

Aiheesta aiemmin tehtyjä selvityksiä ovat

- Raskaan liikenteen palvelualueet Keski-Suomen tieverkolla – Tarveselvitys (Keski-Suomen ELY-keskus 2014)
- Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus (Liikennevirasto 2015)  
[https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts\\_2015-36\\_raskaan\\_liikenteen\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2015-36_raskaan_liikenteen_web.pdf)
- Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja (Uudenmaan ELY-keskus 2015)  
[https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/119852/SQ\\_Raskaan\\_liikenteen\\_taukopaikat\\_Uudenmaan\\_ELY-keskuksen\\_alueella\\_loppuraportti.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/119852/SQ_Raskaan_liikenteen_taukopaikat_Uudenmaan_ELY-keskuksen_alueella_loppuraportti.pdf?sequence=2&isAllowed=y)  
ja
- Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat 2017 Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Tulokset ja vertailu aiempaan laskentaan (Uudenmaan ELY-keskus 2017).

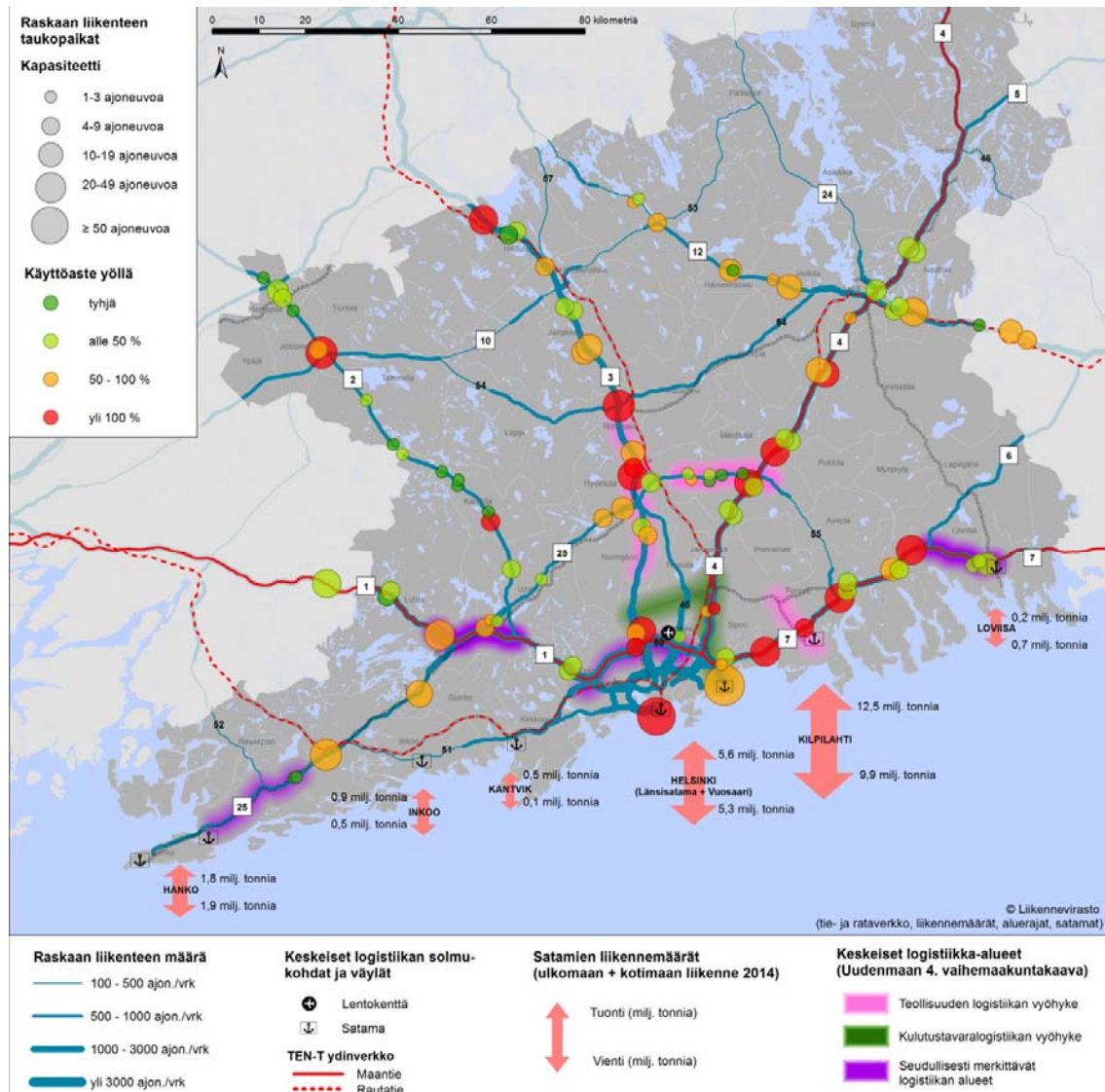
## 2 Taukopaikkojen kehittäminen Uudenmaan ELY-keskuksen alueella

Raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on esitetty vuonna 2015 tehdyssä Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja -selvityksessä. Selvityksessä tuotettiin kokonaiskuva taukopaikkojen nykytilanteesta, kehittämistarpeista, kysynnästä ja tarjonnasta Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sekä kartoitettiin esimerkkejä tauko- ja levähdysalueiden toimintamalleista Suomessa ja muualla. Selvityksessä inventoitiin taukopaikkojen ja levähdysalueiden käyttöasteet ja ominaisuudet laskemalla raskaan liikenteen käyttäjämäärät ja pysäköintikapasiteetit.

Vuonna 2017 käyttäjämäärät ja pysäköintikapasiteetit laskettiin uudelleen vuoden 2015 selvityksen kanssa vertailukelpoisten tulosten saamiseksi. Tulokset on esitetty Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat 2017 Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Tulokset ja vertailu aiempaan laskentaan -selvityksessä.

Vuonna 2015 tehdyn selvityksen keskeiset tulokset on koottu tähän lukuun ja vuonna 2017 tehdyn selvityksen keskeiset tulokset on esitetty liitteessä 3.

Seuraavassa kuvassa (Kuva 1) on esitetty yhteenveto taukopaikkojen kysynnästä ja tarjonnasta sekä logistiikan toimintaympäristöstä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Suurin kysyntä taukopaikoille kohdistuu pääkaupunkiseudun tuloväylille valtateille 4, 3 ja 7 sekä Kehä III:n ympäristöön ja Helsingin satamiin. (Lähde Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja, Uudenmaan ELY-keskus 2015)



Kuva 1. *Taukopaikkojen kysyntä, tarjonta ja logistiikan toimintaympäristö Uudenmaan ELY-keskuksen alueella (lähde Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja, Uudenmaan ELY-keskus 2015).*

Taukopaikoille arvioitiin tarvittavien uusien pysäköintipaikkojen määrät taukopai-  
kojen yöaikaisen keskimääräisen käyttöasteen perusteella. Arvio perustuu elokuussa  
2015 toteutettuun käyttäjälaskentaan. Käyttöasteen laskenta-ajankohdasta (ei vilk-  
kain ajankohta) johtuen uusien pysäköintipaikkojen määräarvioita on pyöristetty jon-  
kin verran ylöspäin. Uusien pysäköintipaikkojen määrä on arvioitu vuoden 2015 ky-  
syntätilanteessa eikä arvioissa ei ole huomioitu eri tekijöistä johtuvaa kysynnän mah-  
dollista lisääntymistä tulevaisuudessa. (Lähde Raskaan liikenteen taukopaikat Uu-  
denmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia  
yhteistoimintamalleja, Uudenmaan ELY-keskus 2015)



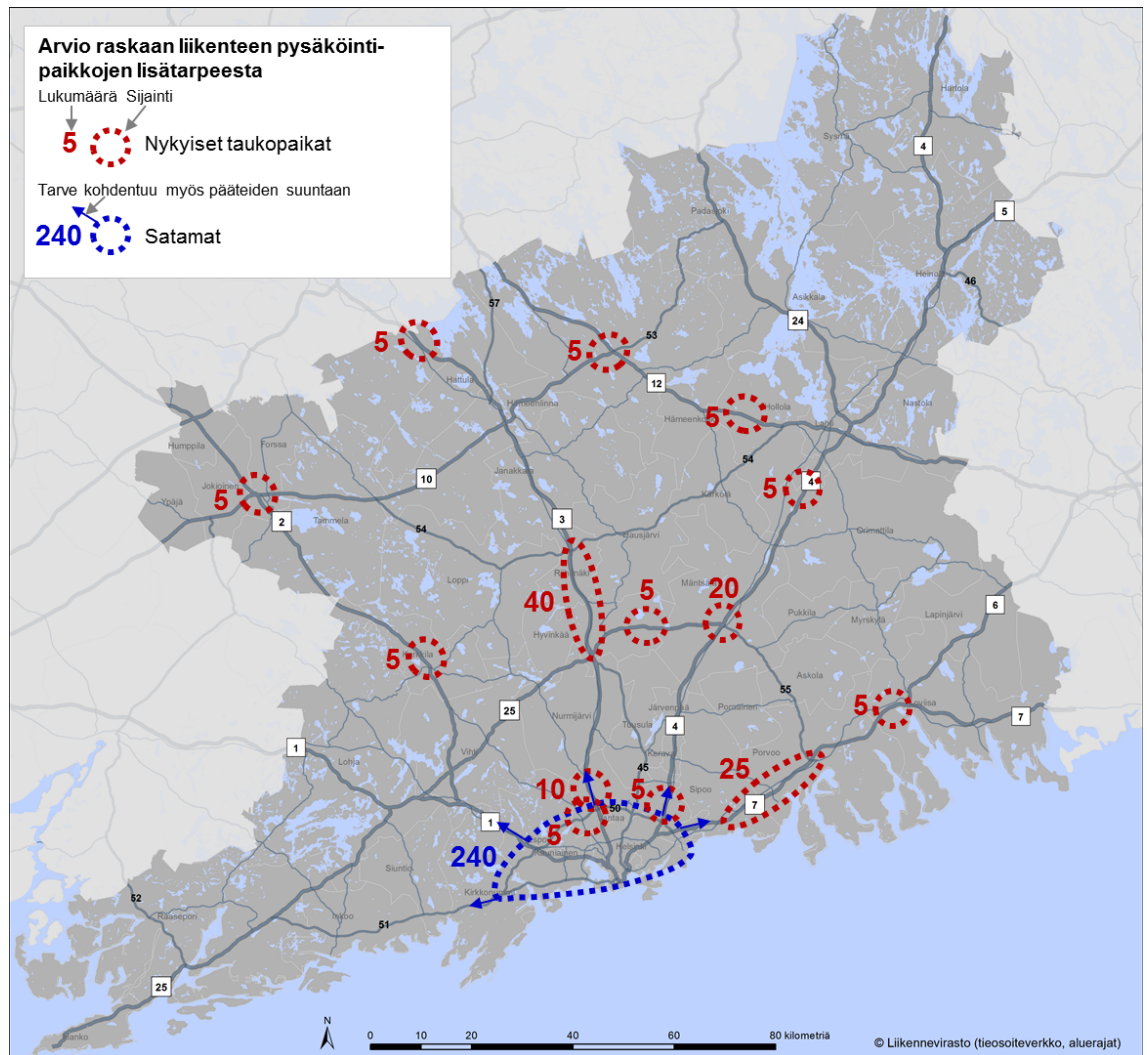
Tarvetta pysäköintipaikkojen lisäämiseen on valtateilla 2, 3, 4, 7, 10, 12 ja 25 sekä kantatiellä 50 (Kehä III). Valtatiellä 2 uusia pysäköintipaikkoja tarvittaisiin Forssassa valtatie 10 liittymän läheisyydessä vähintään viisi ja Karkkilassa vähintään viisi. Valtatiellä 3 uusia pysäköintipaikkoja tarvittaisiin vähintään 55, joista vähintään 40 tulisi sijoittua Hyvinkään ja Riihimäen väliselle tieosuudelle, vähintään kymmenen Vantaalle Keimolanportin läheisyyteen ja vähintään viisi Iittalan kohdalle. Valtatiellä 4 uusia pysäköintipaikkoja tarvittaisiin vähintään 30, joista vähintään 20 tulisi sijoittua valtatie 25 ja kantatie 55 liittymän läheisyyteen, vähintään viisi Lahden ja Mäntsälän välisen tieosuuden puolenvälin läheisyyteen ja vähintään viisi Kehä III:n läheisyyteen. Valtatiellä 7 uusia pysäköintipaikkoja tarvittaisiin vähintään 30, joista vähintään 25 tulisi sijoittua Sipoonlahden ja kantatie 55 väliselle tieosuudelle ja vähintään viisi valtatie 6 liittymän läheisyyteen. Kantatiellä 50 uusia pysäköintipaikkoja tarvittaisiin vähintään viisi joiden tulisi sijoittua valtatie 3 liittymän läheisyyteen. (Taulukko 1 ja Kuva 2, lähde Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja, Uudenmaan ELY-keskus 2015)

Satamien synnyttämä uusien pysäköintipaikkojen tarve arvioitiin pysäköintialueiden yön käyttöasteiden ja luvattoman pysäköinnin määrän perusteella. Helsingin Länsisataman lisätarve yön yli pysäköinnille on noin 50 pysäköintipaikkaa ja Vuosaaren sataman noin 120 pysäköintipaikkaa. Länsisatamassa pysäköintiä ollaan kieltämässä, joten yhteensä Länsisataman tuoma lisätarve yön yli pysäköintipaikoille on samaa luokkaa kuin Vuosaaren sataman eli noin 120 pysäköintipaikkaa. Satamien pysäköintipaikkojen kysyntä kohdentuu Kehä III:n sisäpuolelle ja myös pääteiden suuntaan. (Taulukko 1 ja Kuva 2, lähde Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja, Uudenmaan ELY-keskus 2015)

**Taulukko 1.** Arvio raskaan liikenteen uusien pysäköintipaikkojen tarpeesta Uudenmaan ELY-keskuksen alueella (lähde Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja, Uudenmaan ELY-keskus 2015).

Numero	Tie	Nimi	Tyyppi	Nykyisten pysäköinti- paikkojen määrä *	Uusien pysäköintipaikkojen vähimmäistarve suuruusluokkana *
8	Vt 2	ABC Masuuni	Liikenneasema	8	5
10		Autokeidas	Liikenneasema	30	5
Vt 2 tarve yhteensä					10
13	Vt 3	Keimolanportti II (etelään)	Palvelualue / liikenneasema	9	5
14		Keimolanportti I (pohjoiseen)	Palvelualue / liikenneasema	11	5
17		ABC Hyvinkää	Liikenneasema	12	10
18		Teboil Sveitsinhovi	Liikenneasema	6	5
20		ABC Riihimäki	Liikenneasema	10	25
28		Shell Iittala	Liikenneasema	16	5
Vt 3 tarve yhteensä					55
30	Vt 4	Leppäkorpi II (pohjoiseen)	Levähdysalue II	3	5
34		Tuuliruusu II (Hirvihaara, etelään)	Palvelualue / liikenneasema	10	10
35		Shell Mäntsälä pohjoinen	Liikenneasema	10	10
38		Tuuliharja I (pohjoiseen)	Palvelualue / liikenneasema	10	5
Vt 4 tarve yhteensä					30
46	Vt 7	Neste Sipoonlahti	Palvelualue / liikenneasema	11	10
47		Kulloon Kotitupa	Liikenneasema	4	5
48		Shell Kuninkaanportti, Porvoo	Liikenneasema	10	10
53		ABC Kuninkaantie, Pernaja	Liikenneasema	20	5
Vt 7 tarve yhteensä					30
111	Vt 10	Neste Truck	Kylmäasema	2	5
Vt 10 tarve yhteensä					5
117	Vt 12	Sairakkala	Levähdysalue II	2	5
Vt 12 tarve yhteensä					5
73	Vt 25	Ridasjärvi II	Pysäköimisalue	2	5
Vt 25 tarve yhteensä					5
79	Kt 50	ABC Deli Petikko	Liikenneasema	5	5
Kt 50 tarve yhteensä					5
80		Helsingin Länsisatama	Sataman pysäköintialue	70	120
81		Helsingin Vuosaaren satama	Sataman pysäköintialue	220	120
Satamat tarve yhteensä					240

\* arvioitu likimääräinen lukumäärä



Kuva 2. Arvio raskaan liikenteen uusien pysäköintipaikkojen tarpeesta Uudenmaan ELY-keskuksen alueella nykytilanteessa (lähde Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja, Uudenmaan ELY-keskus 2015).

Lisätaukopaikkakapasiteetin tarve perustuu tässä vuoden 2015 selvitykseen ja siinä on voinut tapahtua muutoksia. Käyttäjälaskentojen perusteella arvioidaan siis tarvittavan noin 400 pysäköintipaikkaa lisää. Määrässä ei kuitenkaan ole huomioitu epävirallista pysäköintiä esimerkiksi kadunvarsilla sekä kauppojen ja koulujen pihilla, joten todellista tarvetta ei tarkalleen tiedetä. Voidaan olettaa, että määrä on huomattavasti arvioitua paikkamäärää suurempi.

Kysynnän perusteella tarkempaan analyysiin valitut 27 taukopaikkaa priorisoitiin taukopaikan kysynnän ja kehittämistarpeiden perusteella. Priorisoinnin tavoitteena oli määrittää ne taukopaikat, joihin kohdistuvilla toimenpiteillä voitaisiin ”helpoiten” vähentää taukopaikkojen ja pysäköintipaikkojen puutetta suurimmilla kysyntäalueilla. Taukopaikkojen priorisointi on esitetty seuraavassa taulukossa (Taulukko 2, lähde Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja, Uudenmaan ELY-keskus 2015).

*Taulukko 2. Priorisoidut taukopaikat (lähde Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja, Uudenmaan ELY-keskus 2015).*

Numero	Tie	Nimi	Tyyppi	Palvelut	Priorisointipisteet
18	Vt 3	Teboil Sveitsinhovi	Liikenneasema	päivä ja yö	84
35	Vt 4	Shell Mäntsälä pohjoinen	Liikenneasema	päivä ja yö	81
38	Vt 4	Tuuliharja I (pohjoiseen)	Palvelualue / liikenneasema	päivä ja yö	81
34	Vt 4	Tuuliruusu II (Hirvihaara, etelään)	Palvelualue / liikenneasema	päivä ja yö	80
20	Vt 3	ABC Riihimäki	Liikenneasema	päivä ja yö	76
79	Kt 50	ABC Deli Petikko, Vantaa	Liikenneasema	päivä	73
30	Vt 4	Leppäkorpi II (pohjoiseen)	Levähdysalue II	ei palveluja	72
29	Vt 4	Leppäkorpi I (Nelosetappi, etelään)	Levähdysalue II	päivä	71
28	Vt 3	Shell / Iittala	Liikenneasema	päivä ja yö	66
46	Vt 7	Sipoonlahti (Rantatuuli, Neste Oil, Sipoo)	Palvelualue / liikenneasema	päivä	66
53	Vt 7	ABC Kuninkaantie, Pernaja	Liikenneasema	päivä ja yö	65
17	Vt 3	ABC Hyvinkää	Liikenneasema	päivä ja yö	63
48	Vt 7	Shell Kuninkaanportti, Porvoo	Liikenneasema	päivä ja yö	62
14	Vt 3	Keimolanportti I (pohjoiseen)	Palvelualue / liikenneasema	päivä ja yö	61
15	Vt 3	Karhunkorpi (pohjoiseen, Stop Cafe)	Levähdysalue I	päivä	61
10	Vt 2	Autokeidas	Liikenneasema	päivä ja yö	59
3	Vt 1	ABC Lohja (Hossanmäentie 1)	Liikenneasema	päivä ja yö	58
21	Vt 3	Linnatuuli II (etelään)	Palvelualue / liikenneasema	päivä ja yö	57
22	Vt 3	Linnatuuli I (pohjoiseen)	Palvelualue / liikenneasema	päivä ja yö	56
47	Vt 7	Kulloon Kotitupa (Neste, Teboil ym)	Liikenneasema	päivä	53
63	Vt 25	Shell / ABC Karjaa	Liikenneasema	päivä	52
64	Vt 25	St 1 / Neste Virkkala	Liikenneasema	päivä	51
1	Vt 1	Nupuri II (itään)	Levähdysalue I	päivä	49
16	Vt 3	Nummenniitty (etelään, Kahvila Roosa)	Levähdysalue I	päivä	48
2	Vt 1	Nupuri I (länteen)	Levähdysalue II	päivä	45
39	Vt 4	Tuuliharja II (etelään)	Levähdysalue I	ei palveluja	44
33	Vt 4	Tuuliruusu I (Hirvihaara, pohjoiseen)	Levähdysalue	ei palveluja	41

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistoimenpidesuosituksia ovat

- taukopaikkojen kehittäminen ja lisääminen (kehittämisen toimintamalleja on esitetty kuvassa 15)
- taukopaikkojen laatuluokituksen kehittäminen
- tiekuljetusten turvallisuusselvitys
- maksullisten palvelujen potentiaali tiekuljetuksissa
- valtion roolin ja osallistumismahdollisuuksien tarkastelu taukopaikkojen kehittämisessä
- digitaalinen tietoausta taukopaikoista ja satamaliikenteestä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella
- palvelujen lisääminen valtion pysäköinti- ja levähdysalueilla, joilla ei ole palveluja
- muiden pysäköintialueiden käyttömahdollisuudet raskaan liikenteen pysäköintiin ja
- siirtokuormaus- / perävaunujen pysäköintialueiden lisääminen.

### 3 Selvityksen toteuttaminen

#### Rajaukset

Tässä selvityksessä Uudenmaan ELY-keskuksen alue rajattiin tarkastelun ulkopuolelle, koska alueelta on tehty aikaisemmin kaksi yksityiskohtaista erillisselvitystä. Selvityksissä on tehty käyttöastelaskennat yöllä ja päivällä kahtena eri kuukautena ja kartoitettu yksityiskohtaisesti lisäkapasiteetti- ja kehittämistarpeita. Liitteessä 3 on esitetty viimeisimmän selvityksen keskeisiä tuloksia.

#### Tieosuuksien priorisointimenetelmä taukopaikkojen kysynnän perusteella

Tässä selvityksessä raskaan liikenteen taukovyöhykkeet määritettiin maakuntien pääkaupungeista, Hangon, HaminaKotkan, Rauman ja Sköldvikin satamista sekä Vaalimaan rajanylityspaikalta. Lähtöpisteitä oli yhteensä 23 kappaletta. Taukovyöhykkeet laskettiin raskaan liikenteen ajo- ja lepoaika-asetukseen perustuen 4–4,5 tunnin sekä 8,5–9 tunnin ajoajoilla. Taukovyöhykkeitä saatiin yhteensä 46 kappaletta. Ajoajan laskennassa oli taustalla tieverkon nopeusrajoitustieto, mutta yli 80 km/h nopeuksia ei sallittu. Lisäksi ajonopeutta hidastettiin suurimpien kaupunkien keskustoissa (STK 2016). Päällekkäiset taukovyöhykkeet määritettiin laskemalla taukovyöhykkeiden määrät 1 km \* 1 km ruutuihin koko Suomen osalta. Taukovyöhykkeiden ruutuaineistosta yhdistettiin polygon-aineistoksi ruudut, joissa päällekkäisten taukovyöhykkeiden määrä on vähintään neljä. Tämä sijaintitieto yhdistettiin keskeisen verkon tielinja-aineistoon (Liikennevirasto 2017), jolloin saatiin ne keskeisen verkon tieosuudet, joilla sijaitsee vähintään neljä taukovyöhykettä.

Tieosuuksien priorisointi tehtiin laskemalla 1 km \* 1 km ruuduille priorisointipisteet ruudussa sijaitsevien kolmen tekijän perusteella. Tekijöitä olivat taukovyöhykkeiden lukumäärä, ruudussa sijaitsevien maanteiden suurin raskaan liikenteen määrä ja ruudussa sijaitsevilla maanteiden pitkän matkan kuljetusten maksimitonnimäärä. Ruutu sai taukovyöhykkeiden lukumäärästä nolla pistettä, jos ruutuun ei osunut yhtään taukovyöhykettä ja 100 pistettä, jos taukovyöhykkeitä osui ruutuun vähintään viisi. Raskaan liikenteen määrästä ruutu sai nolla pistettä, jos raskasta liikennettä ei ollut lainkaan ja 100 pistettä, jos raskaan liikenteen määrä oli vähintään 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pitkän matkan kuljetusten (kesto yli 4,5 tuntia) määrästä ruutu sai nolla pistettä, jos määrä oli nolla tonnia ja 100 pistettä, jos määrä oli vähintään 700 000 tonnia vuodessa. Kaikissa kolmessa tekijässä muut arvot laskettiin lineaarisesti. Lopuksi tekijöiden pistemääristä laskettiin keskiarvot, jolloin kukin ruutu sai kolmesta tekijästä 0–100 priorisointipistettä. Priorisoinnissa tehtiin myös herkkyystarkastelu tekijöiden eri painotuksilla. Eri painoarvot eivät kuitenkaan vaikuttaneet priorisoinnin tuloksiin. Priorisointipisteet sijoitettiin ruutuihin ja esitettiin kartalla tieverkolla luokiteltuna kolmeen luokkaan, 50–74 pistettä, 75–89 pistettä ja 90–100 pistettä. Luokat kuvaavat taukopaikkatarpeita.

### **Taukopaikkakysely**

Kuljetusyrittäjiltä ja kuljetusalan järjestöjen edustajilta kysyttiin raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeista internet-kyselyllä. Kysely rajattiin koskemaan muuta Suomea kuin Uudenmaan ELY-keskuksen aluetta. Kyselytulokset yhdistettiin priorisoinnin tulosten kanssa siten, että kyselyn tulosten avulla priorisoinnista saadut tieosuudet laitettiin järjestykseen priorisointipisteluokkien sisällä. Rajauksesta huolimatta kyselyyn saatiin vastauksia myös Uudenmaan ELY-keskuksen alueelta ja ne vastaukset otettiin huomioon kyselyn analyysissä, mutta ei priorisoinnin ja kyselyn tulosten yhteenvedossa. Kyselyyn saatiin vastauksia yhteensä 130 vastaajalta. Avoi-miin kysymyksiin vastasi kysymyksestä riippuen ainoastaan 30–59 vastaajaa ja lisäksi vastaukset hajaantuivat eri tieosuuksille ja paikkoihin, joten osaa kyselyn tuloksista voi pitää vain suuntaa-antavina. Kyselylomake on esitetty liitteessä 1.

## 4 Nykytila

### 4.1 Kysyntä

Luvussa 3 kuvatulla priorisointimenetelmällä määritetyt tieosuudet, joissa raskaan liikenteen taukovyöhykkeitä on vähintään neljä päällekkäin, raskaan liikenteen keskeinen verkko, raskaan liikenteen määrät ja yli 4,5 tuntia kestäneiden tiekuljetusten määrät päätieverkolla on esitetty seuraavissa kuvissa. Päällekkäiset taukovyöhykkeet kuvaavat ajo- ja lepoaikojen perusteella määritettyä taukopaikkojen kysyntää. (Kuva 3, Kuva 4 ja Kuva 5)

Pisimmät yhtenäiset päällekkäiset taukovyöhykkeet sijaitsevat valtateiden 3 ja 19 muodostamalla Ikaalinen–Jalasjärvi–Seinäjoki–Kokkola-tieosuudella, valtatiellä 4 Joutsa–Jyväskylä–Viitasaari-tieosuudella ja valtatiellä 5 Varkaus–Kuopio–Lapinlahti-tieosuudella. (Kuva 3, Kuva 4 ja Kuva 5)

Suurin osa päällekkäisistä taukovyöhykkeistä sijaitsee keskeisen verkon raskaan liikenteen runkoyhteysteillä. (Kuva 3, keskeinen verkko lähde Liikennevirasto)

Valtateiden 3 ja 19 muodostamalla Ikaalinen–Jalasjärvi–Seinäjoki–Kokkola-tieosuudella raskaan liikenteen määrä on suurimmillaan Tampereen kohdalla, Joutsa–Jyväskylä–Viitasaari-tieosuudella Jyväskylän kohdalla ja valtatiellä 5 Varkaus–Kuopio–Lapinlahti-tieosuudella Kuopion kohdalla. (Kuva 4, liikennemäärätiedot lähde Liikennevirasto)

Pitkämатkaisten yli 4,5 tuntia kestäneiden tiekuljetusten määrä oli yli 500 000 tonnia vuodessa valtatiellä 4 Joutsa–Jyväskylä–Oulu–Kemi-tieosuudella, valtatiellä 5 Heinolan ja Pertunmaan raja–Varkaus-tieosuudella sekä Kuopion kohdalla, valtatiellä 9 Jämsä–Jyväskylä- ja Lievestuore–Kuopio-tieosuuksilla sekä kolmella valtatie 3 lyhyellä tieosuudella Hämeenkyrön ja Jalasjärven välillä. (Kuva 5, liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus)

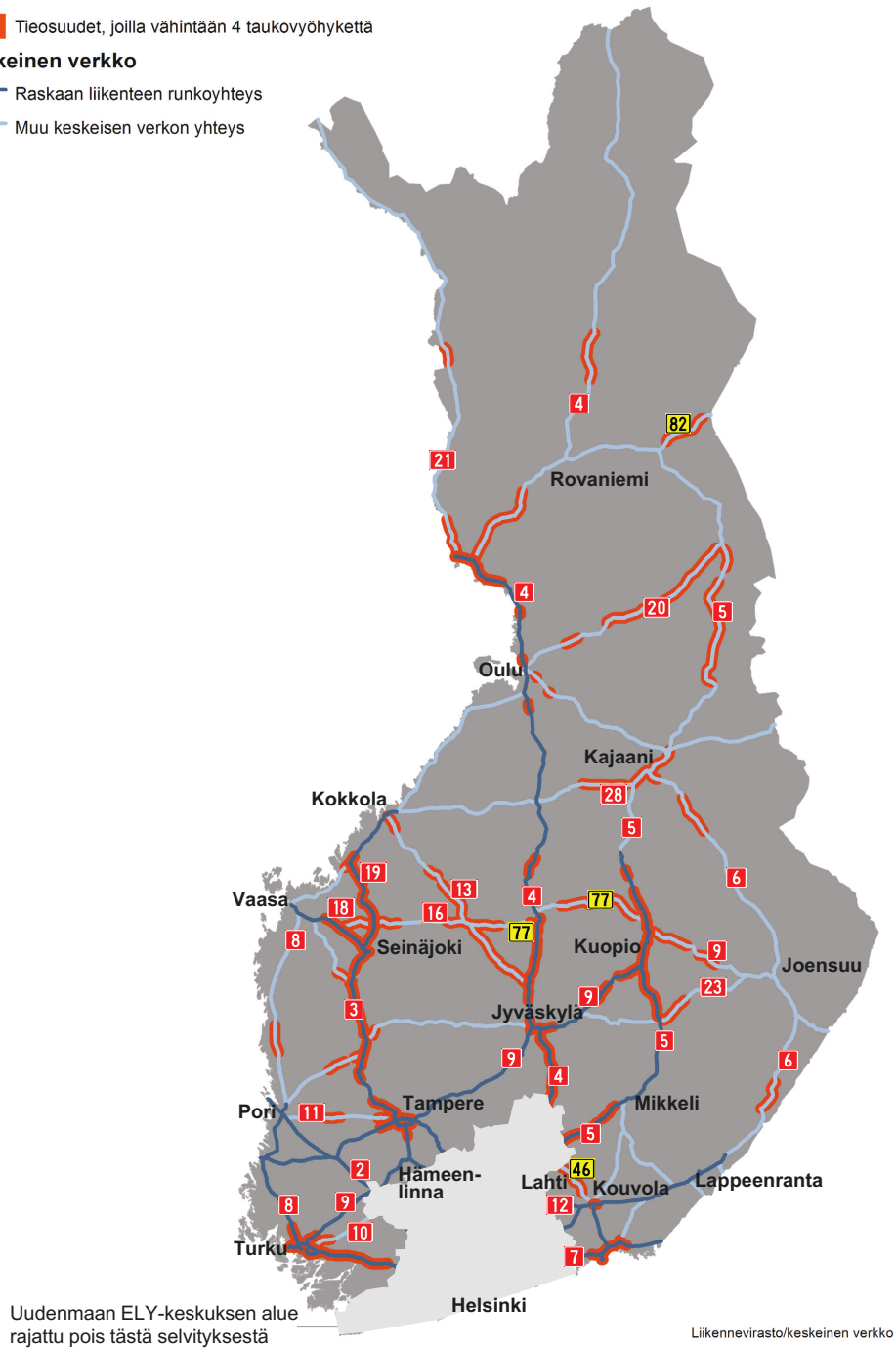
### Taukovyöhykkeet ja raskaan liikenteen keskeinen verkko

■ Tieosuudet, joilla vähintään 4 taukovyöhykettä

#### Keskeinen verkko

— Raskaan liikenteen runkoyhteys

— Muu keskeisen verkon yhteys



Kuva 3. Raskaan liikenteen keskeinen verkko ja tieosuudet, joilla on vähintään neljä taukovyöhykettä.

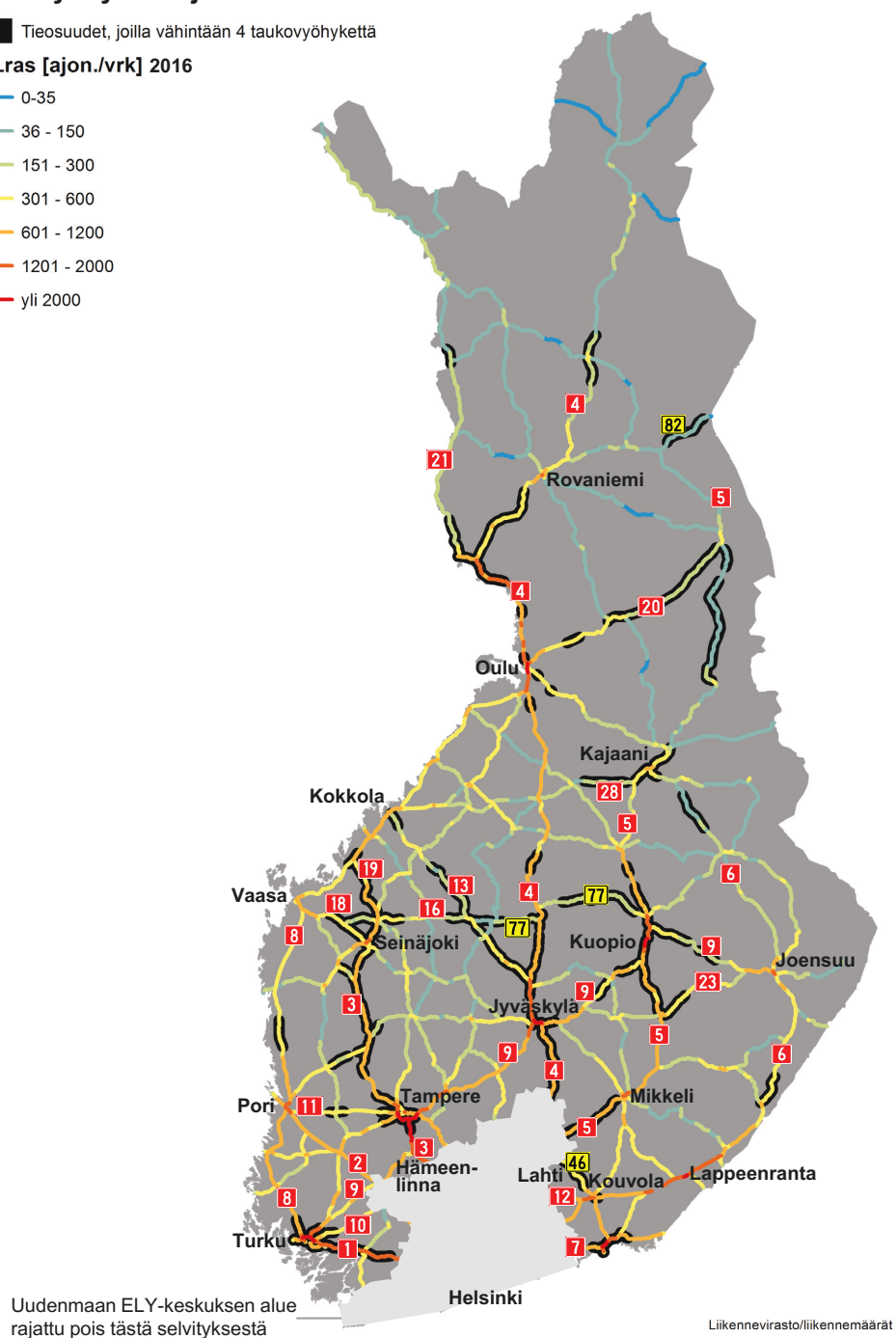


### Taukovyöhykkeet ja raskaan liikenteen määrä

Tieosuudet, joilla vähintään 4 taukovyöhykettä

KVLRas [ajon./vrk] 2016

- 0-35
- 36 - 150
- 151 - 300
- 301 - 600
- 601 - 1200
- 1201 - 2000
- yli 2000



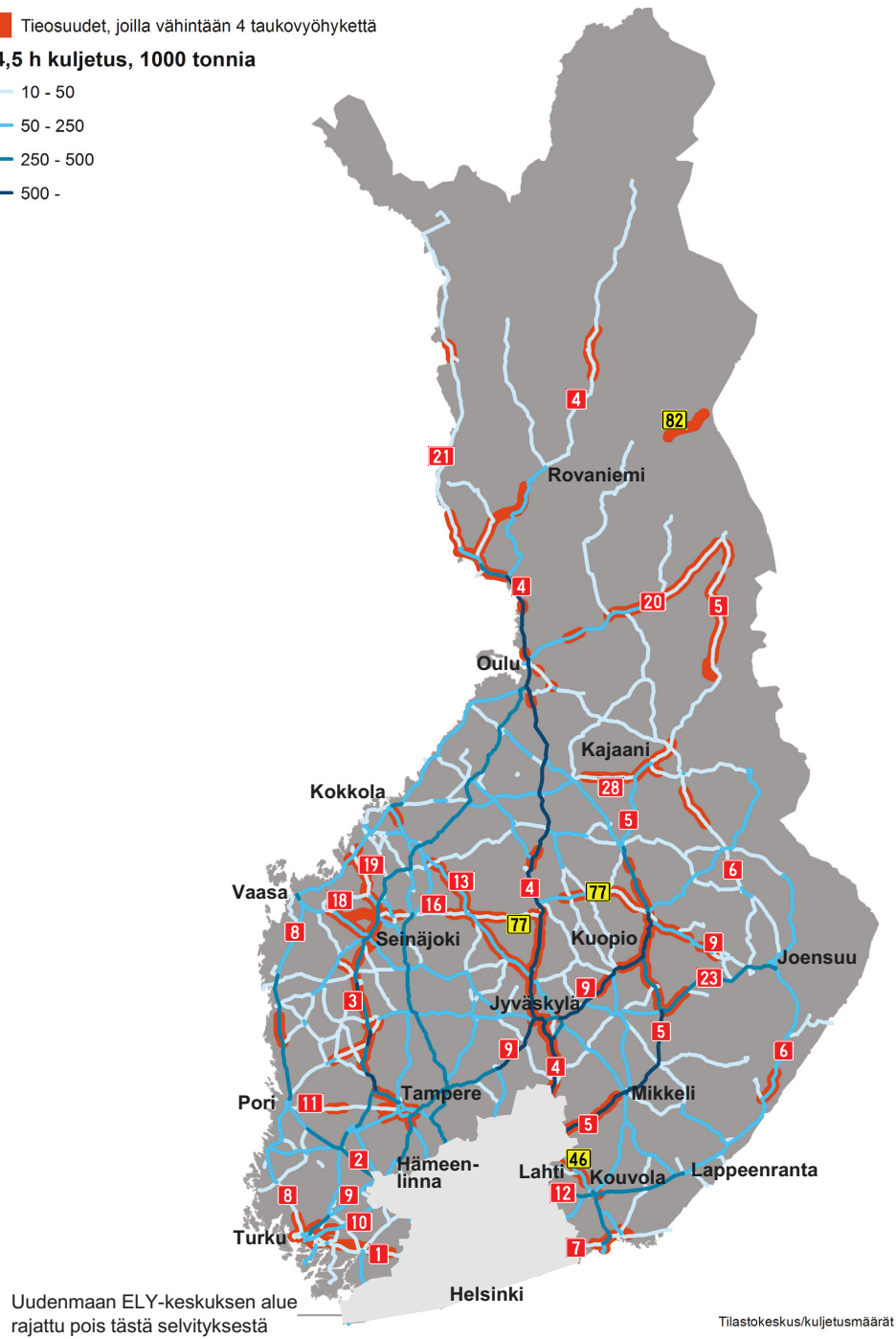
Kuva 4. Raskaan liikenteen määrä päätieverkolla (KVLRAS 2016) ja tieosuudet, joilla on vähintään neljä taukovyöhykettä.

### Taukovyöhykkeet ja yli 4,5 tuntia kestäneet kuljetukset

■ Tieosuudet, joilla vähintään 4 taukovyöhykettä

**Yli 4,5 h kuljetus, 1000 tonnia**

— 10 - 50  
— 50 - 250  
— 250 - 500  
— 500 -



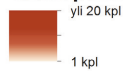
Kuva 5. Raskaan liikenteen pitkämatkaiset yli 4,5 tuntia kestäneet tiekuljetukset ja tieosuudet, joilla on vähintään neljä taukovyöhykettä.

## 4.2 Tarjonta

Raskaan liikenteen runkoyhteysverkolla taukopaikkojen tarjonta on tihein (taukopaikkojen lukumäärä 10 kilometrin säteellä kustakin tarkasteltavasta 1 km \* 1 km ruudusta, kaupalliset taukopaikat sekä valtion levähdysalueet I ja II) suurimpien kaupunkien kohdalla Jyväskylässä, Oulussa, Tampereella ja Turussa. Myös muualla runkoyhteysverkolla taukopaikkoja on paikoin tiheässä, mutta yhtenäisten taukopaikka-alueiden laajuus on pienempi. (Kuva 6, keskeinen verkko lähde Liikennevirasto)

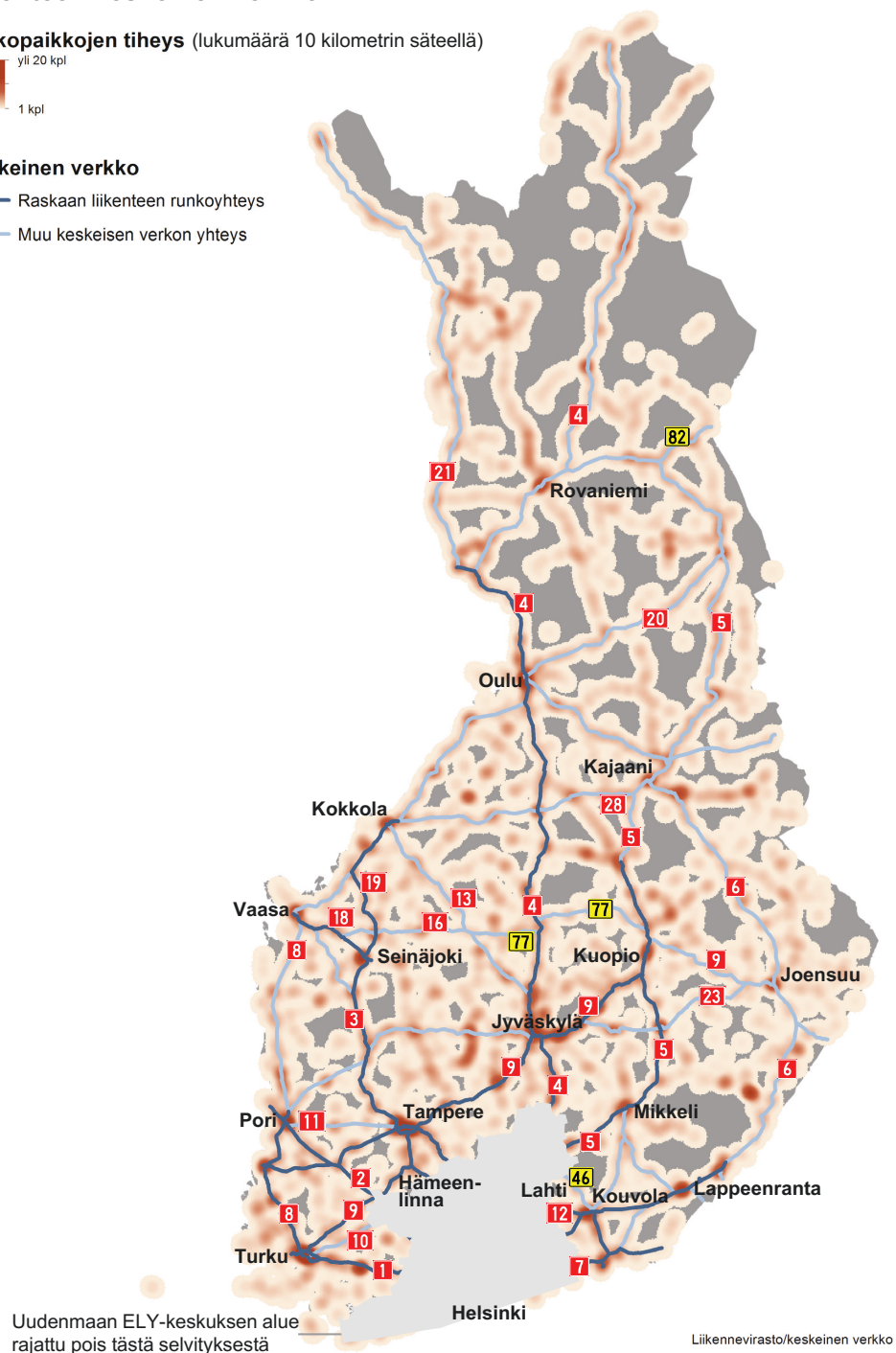
### Taukopaikkojen tiheys ja raskaan liikenteen keskeinen verkko

**Taukopaikkojen tiheys** (lukumäärä 10 kilometrin säteellä)



#### Keskeinen verkko

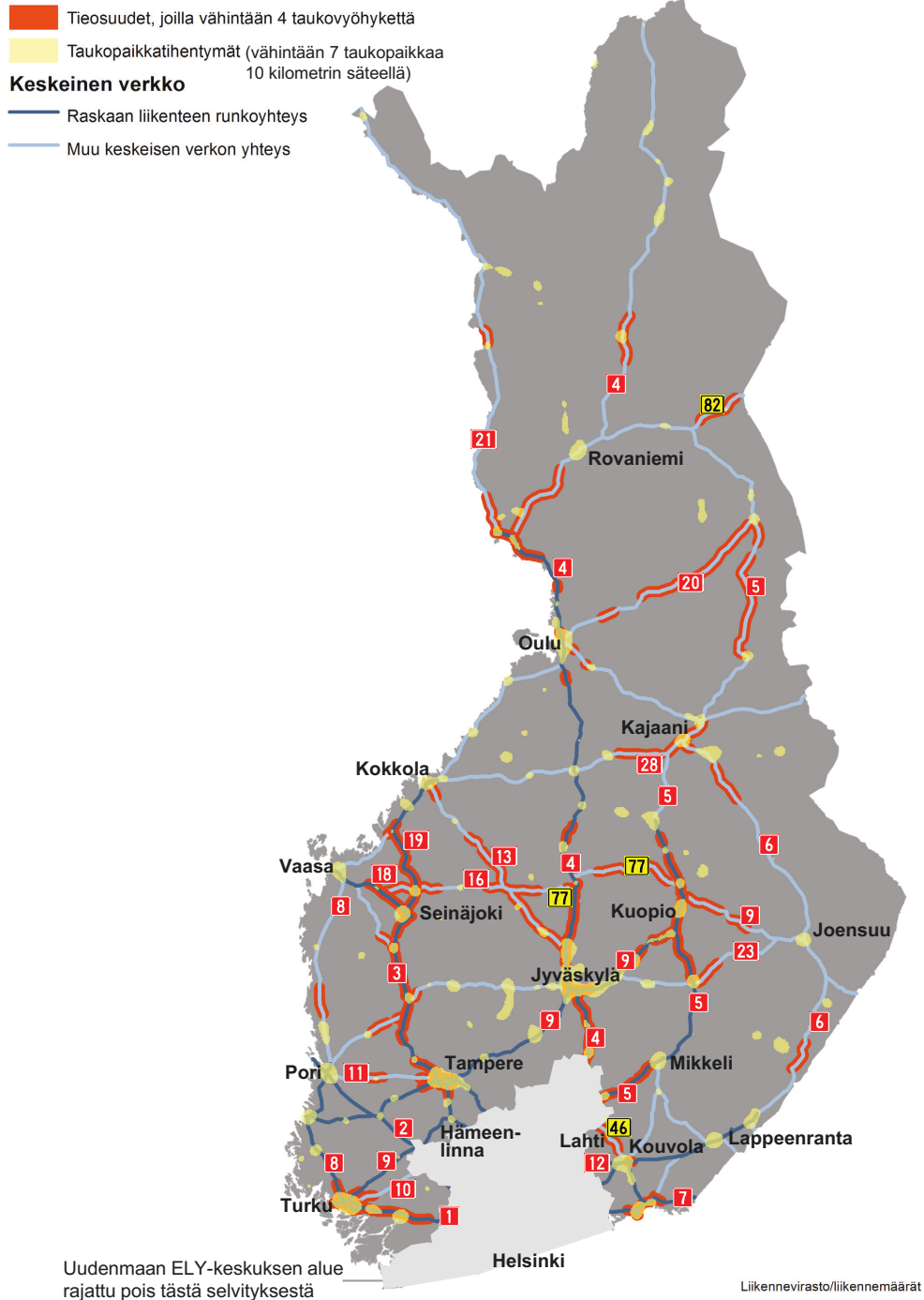
- Raskaan liikenteen runkoyhteys
- Muu keskeisen verkon yhteys



Kuva 6. Raskaan liikenteen keskeinen verkko ja taukopaikkojen tiheys.

Raskaan liikenteen runkoyhteysverkolla osa taukopaikkatihentymistä (vähintään seitsemän taukopaikkaa 10 kilometrin säteellä kustakin tarkasteltavasta 1 km \* 1 km ruudusta, kaupalliset taukopaikat sekä valtion levähdysalueet I ja II) sijaitsee taukovyöhykkeiden kanssa samoilla tiekohtilla. Osalla taukovyöhykkeistä on kuitenkin pitkiä tieosuuksia, joilla ei ole taukopaikkatihentymiä lainkaan kuten esimerkiksi valtatie 20. (Kuva 7, keskeinen verkko lähde Liikennevirasto)

### Taukovyöhykkeet ja taukopaikkatihentymät



Kuva 7. *Taukopaikkatihentymät ja tieosuudet, joilla on vähintään neljä taukovyöhykettä.*

## 5 Tieosuuksien priorisointi

### 5.1 Priorisointitekijät

Kunkin tieosuuden priorisoinnissa käytetyn tekijän (taukovyöhykkeiden lukumäärä, maanteiden suurin raskaan liikenteen määrä ja maanteiden pitkän matkan kuljetusten maksimitonnimäärä) priorisointipisteet on esitetty seuraavissa kuvissa (Kuva 8, Kuva 9 ja Kuva 10). Priorisointipisteet on esitetty kolmessa luokassa, 50–74 pistettä, 75–89 pistettä ja 90–100 pistettä. Alle 50 pistettä saaneita tieosuuksia ei ole esitetty lainkaan. Tieosuuksien priorisointi, jossa on mukana kaikki kolme priorisointitekijää, on esitetty seuraavassa luvussa (luku 5.2).

Taukovyöhykkeiden lukumäärä -priorisointitekijän vähintään 90 priorisointipistettä saaneita tieosuuksia tai tienkohtia on useita raskaan liikenteen keskeisellä verkolla. Suurin osa niistä sijaitsee valtateilla 4, 5 ja 1 sekä kantatiellä 77. (Kuva 8)

Maanteiden suurin raskaan liikenteen määrä -priorisointitekijän vähintään 90 priorisointipistettä saaneita tieosuuksia tai tienkohtia ovat (Kuva 9)

- valtatie 1 Turun kohta
- valtatie 4 Jyväskylän kohta
- valtatie 4 Oulun kohta
- valtatie 3 Akaa–Tampere
- valtatie 3 ja 9 Tampereen kohta
- valtatie 5 Mikkelin kohta
- valtatie 5 Kuopion kohta ja
- valtatie 7 Kotkan kohta.

Maanteiden pitkän matkan kuljetusten maksimitonnimäärä -priorisointitekijän vähintään 90 priorisointipistettä saaneita tieosuuksia tai tienkohtia ovat (Kuva 10)

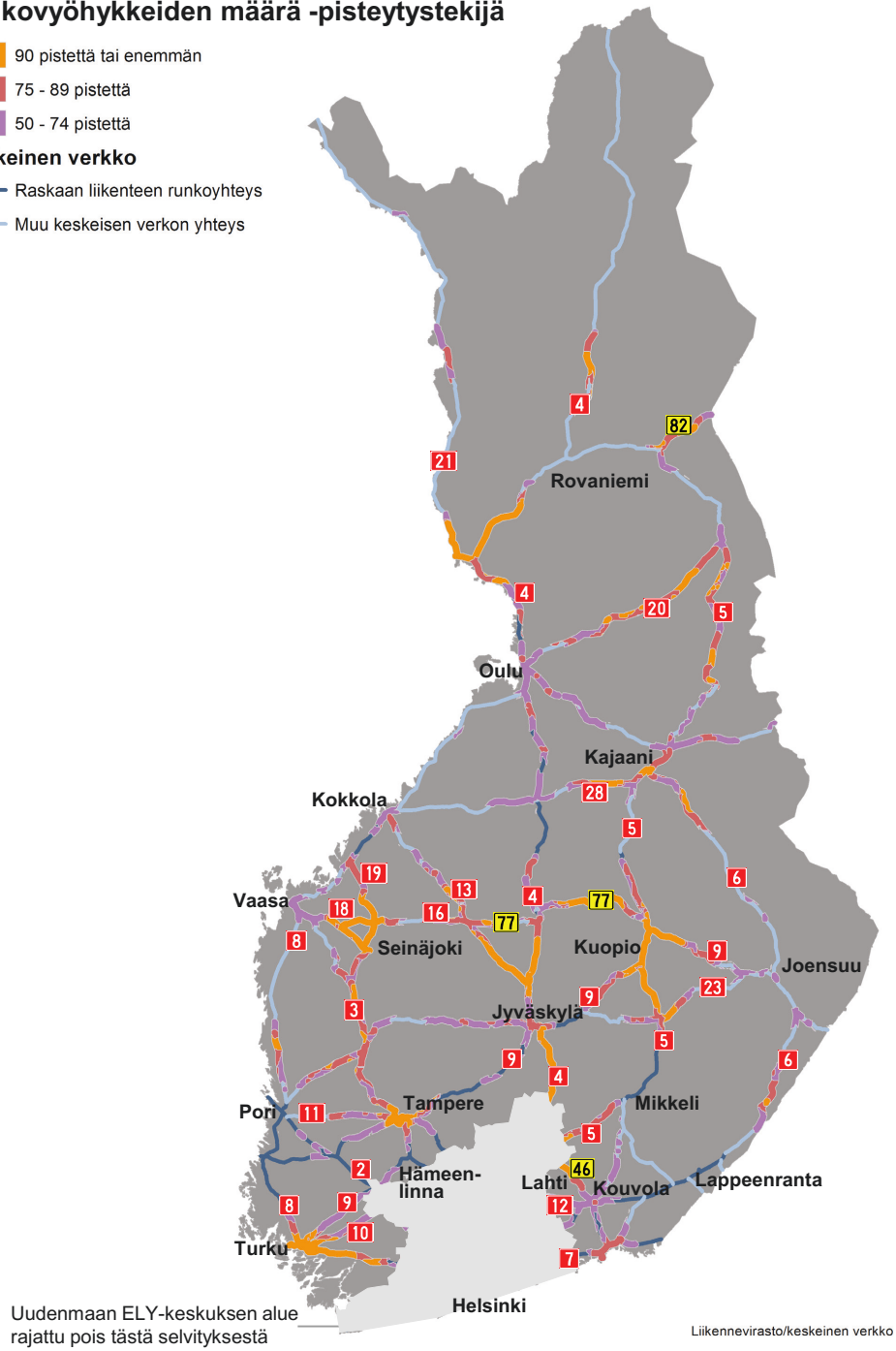
- valtatie 4 Joutsa–Oulu
- valtatie 5 Heinolan ja Pertunmaan raja–Hatsola (Juva)
- valtatie 5 Juva–Varkaus ja
- valtatie 5 Heinäaho (vt 9 liittymä Kuopio)–Savilahti (Kuopio).

### Priorisointipisteet Taukovyöhykkeiden määrä -pisteystekijä

- 90 pistettä tai enemmän
- 75 - 89 pistettä
- 50 - 74 pistettä

#### Keskeinen verkko

- Raskaan liikenteen runkoyhteys
- Muu keskeisen verkon yhteys



Kuva 8. Raskaan liikenteen tieosuuksien priorisointi pääteillä, taukovyöhykkeiden lukumäärä -priorisointitekijän pisteet.

### Priorisointipisteet Raskaan liikenteen määrä -pisteystekijä

90 pistettä tai enemmän

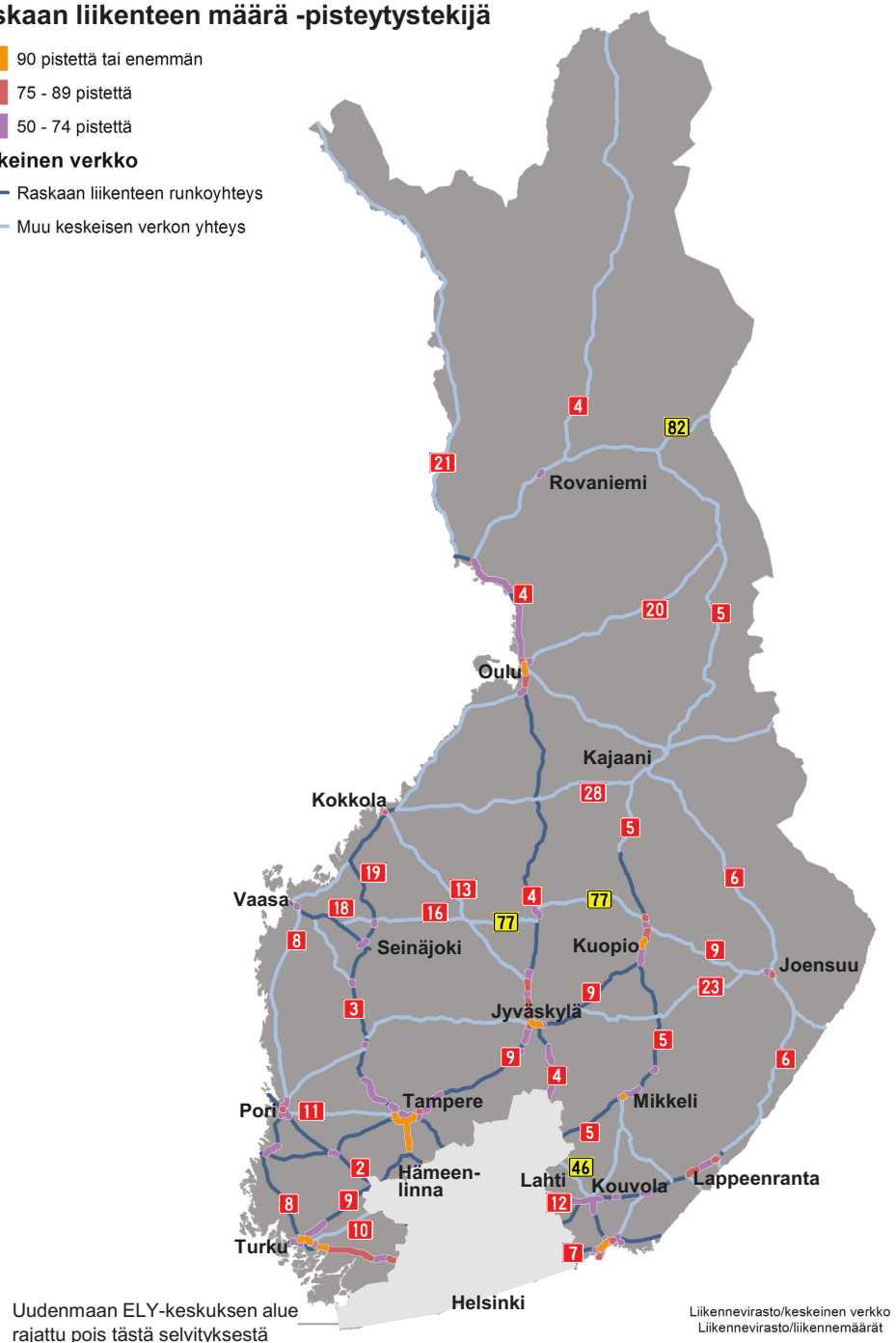
75 - 89 pistettä

50 - 74 pistettä

#### Keskeinen verkko

Raskaan liikenteen runkoyhteys

Muu keskeisen verkon yhteys



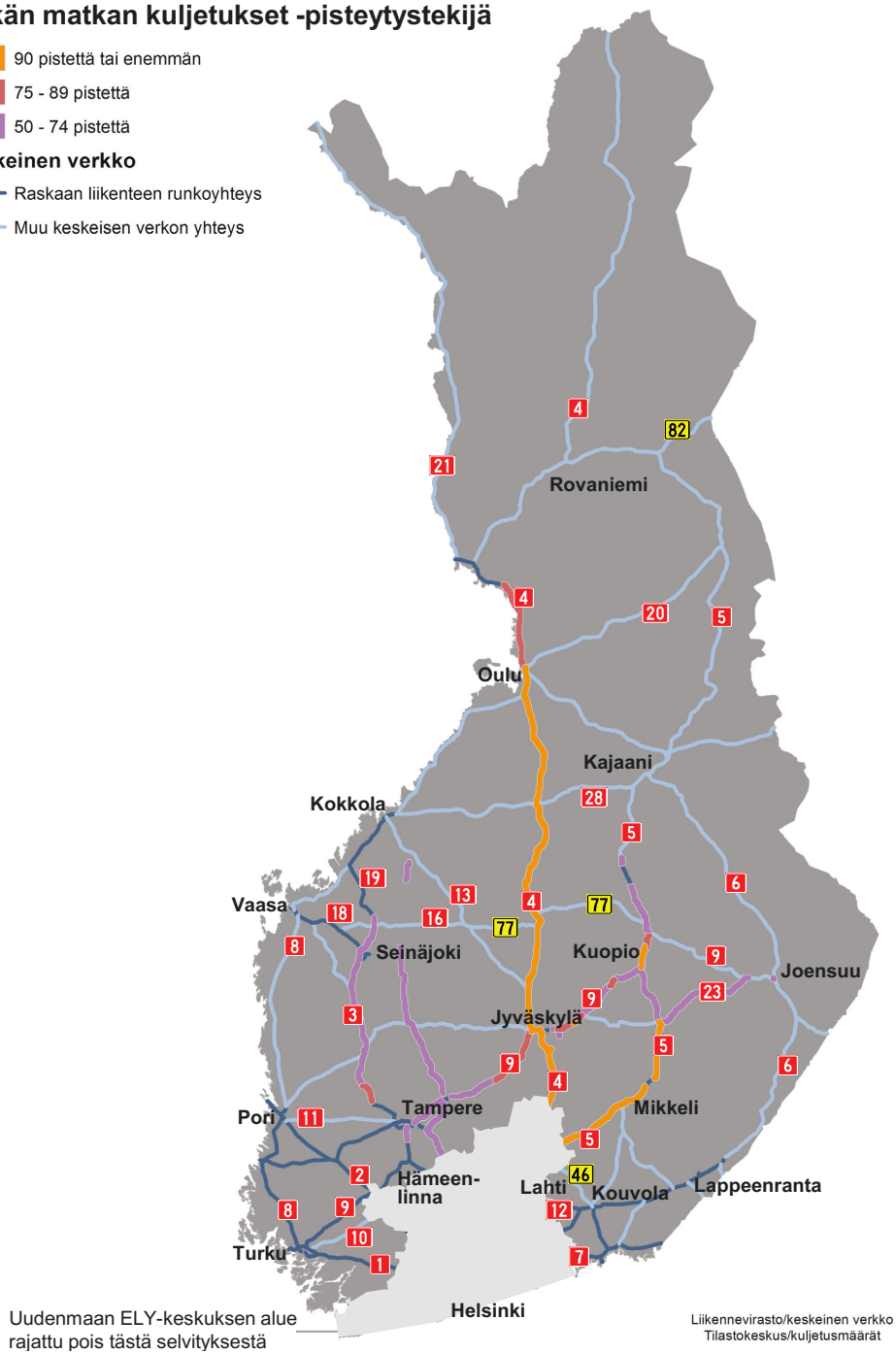
Kuva 9. Raskaan liikenteen tieosuuksien priorisointi pääteillä, raskaan liikenteen määrä -priorisointitekijän pisteet.

### Priorisointipisteet Pitkän matkan kuljetukset -pisteystekijä

- 90 pistettä tai enemmän
- 75 - 89 pistettä
- 50 - 74 pistettä

#### Keskeinen verkko

- Raskaan liikenteen runkoyhteys
- Muu keskeisen verkon yhteys



Kuva 10. Raskaan liikenteen tieosuuksien priorisointi pääteillä, maanteiden pitkän matkan kuljetusten maksimitonnimäärä -priorisointitekijän pisteet.



## 5.2 Taukopaikkatarpeet

Taukopaikkatarpeiden määrittelymiseksi tieosuudet priorisoitiin edellä kuvattujen kolmen priorisointitekijän keskiarvon perusteella. Priorisointipisteiden perusteella tieosuuksien taukopaikkatarpeet määriteltiin kolmeen eri luokkaan, suuri (vähintään 90 pistettä), melko suuri (75–89 pistettä) ja kohtalainen (50–74 pistettä) (Kuva 11). Alle 50 pistettä saaneita tieosuuksia ei ole esitetty kartalla lainkaan.

Suuri taukopaikkatarve on seuraavilla tieosuuksilla tai tienkohdilla (Kuva 11, numerointi viittaa kuvaan):

- numero 1, valtatie 4 Vaajakoski (Jyväskylä)–Jyväskylän keskusta
- numero 2, valtatie 4 Hirvaskangas (Äänekoski)
- numero 3, valtatie 4 Honkola (Äänekoski) ja
- numero 4, valtatie 5 Matkus (Kuopio)–Savilahti (Kuopio).

Melko suuri taukopaikkatarve on seuraavilla tieosuuksilla tai tienkohdilla (Kuva 11, numerointi viittaa kuvaan):

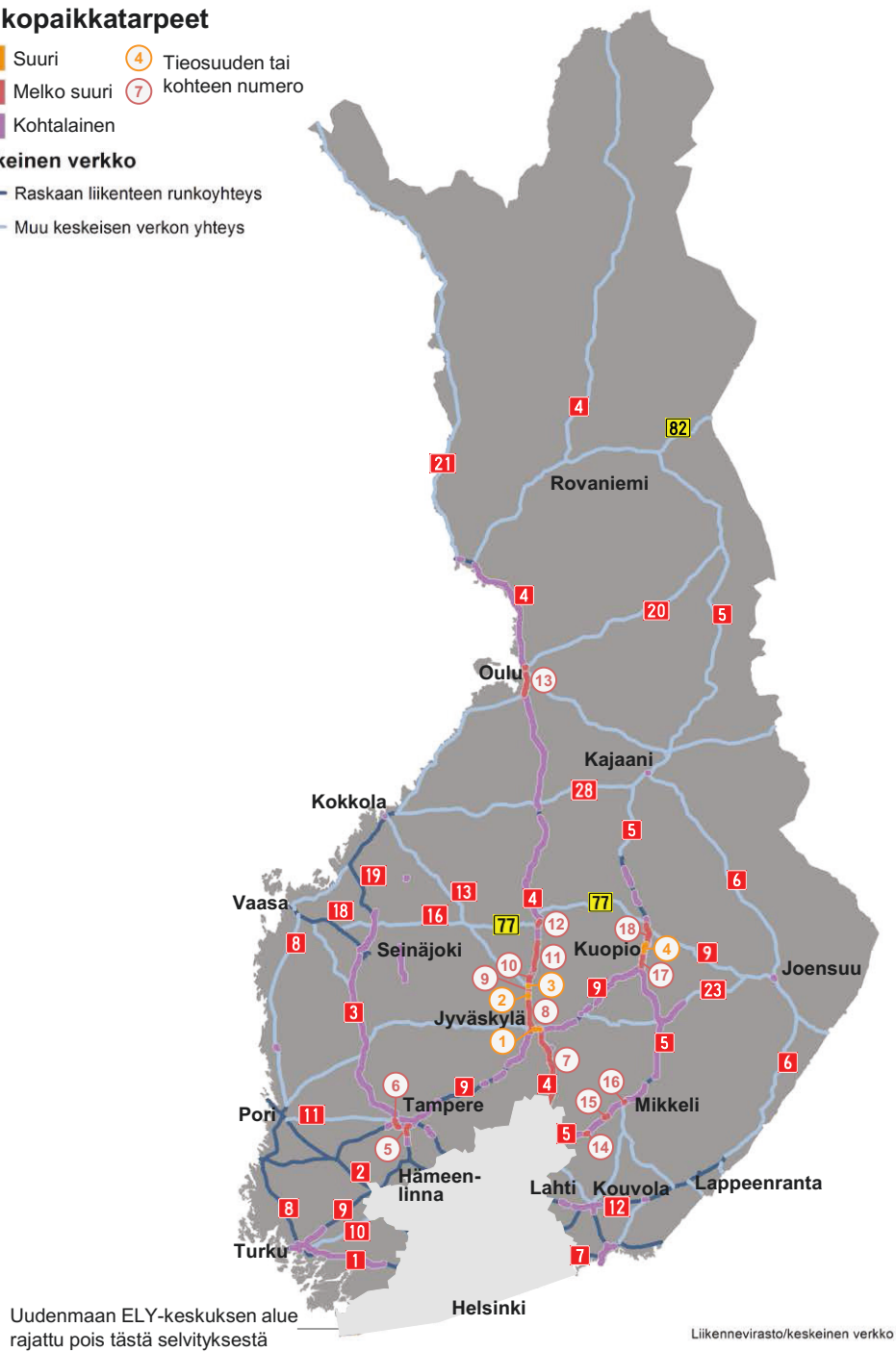
- numero 5, valtatie 3 Kulju (Lempäälä)–Tampere
- numero 6, valtatie 3 Tampereen läntinen kehätie
- numero 7, valtatie 4 Hartolan ja Joutsan raja–Vaajakoski (Jyväskylä)
- numero 8, valtatie 4 Jyväskylän keskusta–Hirvaskangas (Äänekoski)
- numero 9, valtatie 4 Hirvaskangas (Äänekoski)–Honkola (Äänekoski)
- numero 10, valtatie 4 Honkola (Äänekoski)–Konginkangas (Äänekoski)
- numero 11, valtatie 4 Ruuttupohja (Äänekoski)–Niinilahti (Viitasaari)
- numero 12, valtatie 4 Viitasaari
- numero 13, valtatie 4 Haaransilta (Liminka)–Linnanmaa (Oulu)
- numero 14, valtatie 5 Vihantasalmi (Mäntyharju)
- numero 15, valtatie 5 Uutela (Hirvensalmi)
- numero 16, valtatie 5 Mikkeli
- numero 17, valtatie 5 Heinäaho (vt 9 liittymä Kuopio)–Matkus (Kuopio) ja
- numero 18, valtatie 5 Savilahti (Kuopio)–Siilinjärvi.

### Taukopaikkatarpeet

- Suuri  
 Melko suuri  
 Kohtalainen

### Keskeinen verkko

- Raskaan liikenteen runkoyhteys  
 Muu keskeisen verkon yhteys



Kuva 11. Raskaan liikenteen priorisoidut taukopaikkatarpeet pääteillä.

## 6 Taukopaikkakyselyn tulokset

### 6.1 Suurin kysyntä ja suurimmat puutteet minimipalvelutason taukopaikoista

Taukopaikkakysely rajattiin koskemaan muuta Suomea kuin Uudenmaan ELY-keskusten aluetta, mutta siitä huolimatta vastauksia saatiin myös Uudenmaan ELY-keskusten alueelta. Ne vastaukset huomioitiin kyselyn analyysissä, mutta ei priorisoinnin ja kyselyn tulosten yhteenvedossa. Kyselyssä taukopaikoilla tarkoitettiin kaupallisia taukopaikkoja ja valtion levähdysalueita, joilla on palveluja. Taukopaikkakyselyn tulokset perustuvat rajattuun määrään vastauksia ja ovat suuntaa-antavia. Niitä käytettiin referenssiaineistona täydentämään priorisoinnin tuloksia.

Taukopaikkakyselyn vastaajien mukaan raskaan liikenteen taukopaikkojen suurin kysyntä ja suurimmat puutteet raskaalle liikenteelle soveltuvista ja minimipalvelutason omaavista taukopaikoista kohdistuvat seuraaville tieosuuksille ja tienkohdille. (Kuva 12)

Vähintään kuusi mainintaa kyselyssä:

- valtatie 4 Helsinki–Keminmaa
- valtatie 4 Rovaniemi–Utsjoki
- valtatie 5 Heinola–Kajaani ja
- Jyväskylän kohta.

3–5 mainintaa kyselyssä:

- valtatie 1 Turku–Helsinki
- valtatie 3 Valkeakoski–Tampere
- valtatie 4 Keminmaa–Rovaniemi
- valtatie 5 Kajaani–Sodankylä
- valtatie 6 Kouvola–Lappeenranta
- valtatie 6 Imatra–Kajaani
- valtatie 8 Turku–Liminka
- valtatie 9 Jämsä–Jyväskylä
- valtatie 9 Jyväskylä–Hankasalmi
- valtatie 9 Suonenjoki–Kuopio
- valtatie 11 Pori–Nokia
- valtatie 20 Oulu–Kuusamo
- valtatie 23 Petäjävesi–Keuruu
- kantatie 77 Siilinjärvi–Kyyjärvi
- Turun kohta (valtatie 1, 8, 9 ja 10)
- Tampereen kohta (valtatie 3, 9, 10, 11 ja 12)
- Oulun kohta (valtatie 4, 20 ja 22)
- Mikkelin kohta (valtatie 5, 13 ja 15, kantatie 62 ja 72)
- Kuopion kohta (valtatie 5 ja 9)
- Kajaanin kohta (valtatie 5 ja 6)
- Lappeenrannan kohta (valtatie 6 ja 13) ja
- Kotkan kohta (valtatie 7 ja 15).

Valtatiellä 4 suurin kysyntä kohdistui Jyväskylän kohdalle ja Oulun kohdalle sekä valtatiellä 5 Mikkelin ja Kuopion kohdille.

Valtatiellä 4 suurimpia puutteita olivat Jyväskylän kohdalla pysäköintipaikkojen liian vähäinen määrä yöllä sekä peseytymispaikkojen puuttuminen, Pihtipudas–Oulu-tieosuudella yöllä avoinna olevien taukopaikkojen puuttuminen ja Rovaniemi–Utsjoki-tieosuudella taukopaikkojen puuttuminen kokonaan. Muilla valtatie 4 tieosuuksilla on yleisesti puutetta minimipalvelutason omaavista raskaan liikenteen taukopaikoista.

Valtatiellä 5 suurimpia puutteita olivat Varkaus–Kuopio-tieosuudella yöllä avoinna olevien taukopaikkojen puuttuminen, Kuopion kohdalla yöpymiseen soveltuvien taukopaikkojen ja yhdistelmäajoneuvolle soveltuvien pysäköintipaikkojen puuttuminen sekä Kajaanin kohdalla yhdistelmäajoneuvolle soveltuvien pysäköintipaikkojen puuttuminen.

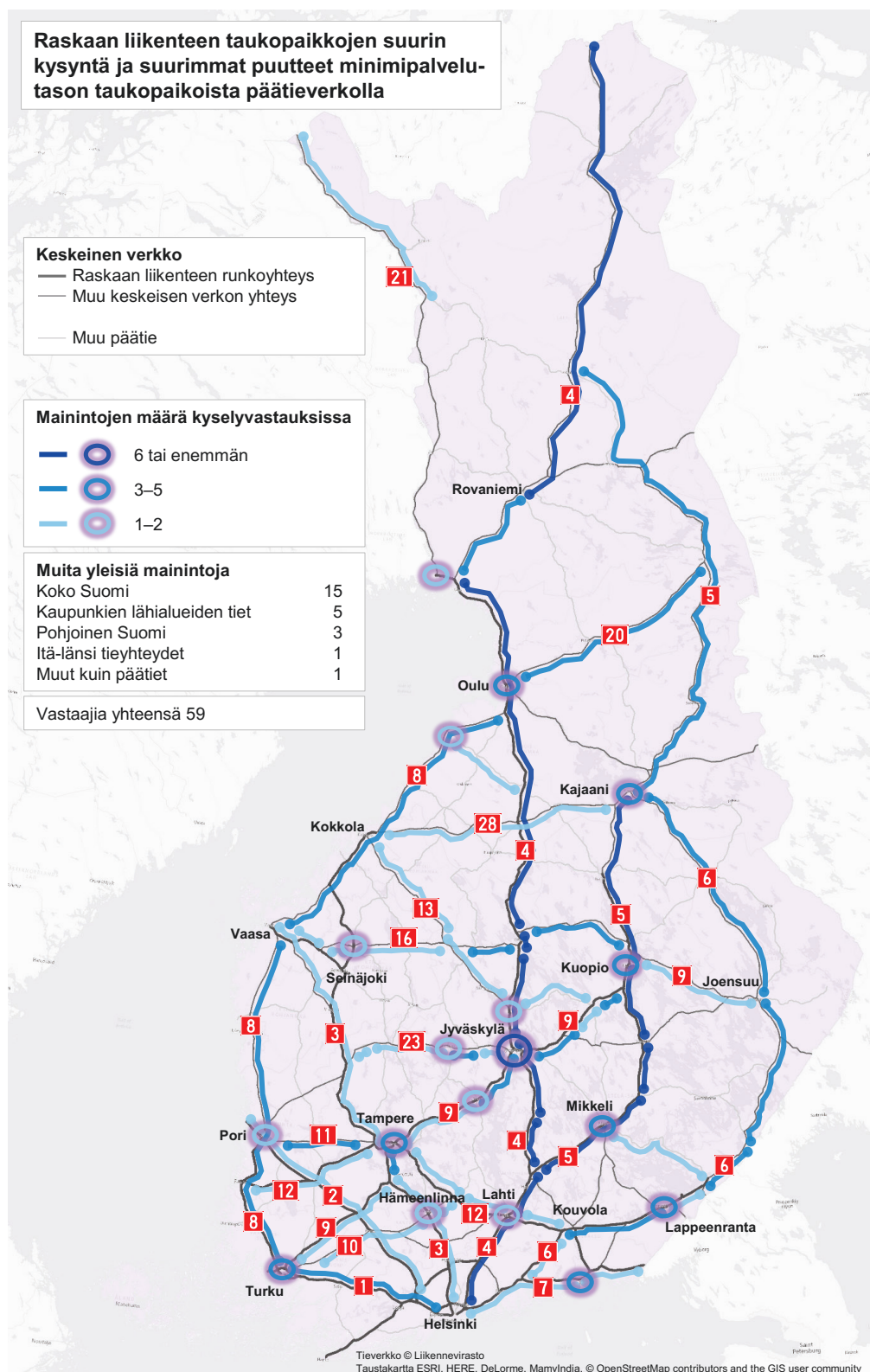
Tarkasteltaessa tieosuuksia tarkemmin suurin kysyntä ja suurimmat puutteet minimipalvelutason raskaalle liikenteelle soveltuvista taukopaikoista kohdistuvat tieosuuksille (Taulukko 3)

- valtatie 4 Lahti–Heinola (yhteensä 10 mainintaa)
- valtatie 5 Varkaus–Kuopio (10)
- valtatie 4 Helsinki/Vantaa–Lahti (9)
- valtatie 4 Joutsa–Jyväskylä (9)
- valtatie 4 Viitasaari, kantatien 77 liittymien välinen tieosuus (9)
- valtatie 5 Heinola–Juva (9)
- valtatie 4 Heinola–Joutsa (8) ja
- valtatie 5 Juva–Varkaus (8).

Paikkakunnista suurin kysyntä ja suurimmat puutteet minimipalvelutason raskaalle liikenteelle soveltuvista taukopaikoista kohdistuvat (Taulukko 3)

- Jyväskylän kohdalle (yhteensä 8 mainintaa)
- Kuopion kohdalle (5) ja
- Tampereen kohdalle (5).

Edellä mainittujen lisäksi vastaajan mainitsivat kyselyssä useita muita tieosuuksia ja paikkoja, mutta vastaukset hajaantuivat ympäri Suomea. (Taulukko 3)



Kuva 12. Kyselyvastausten perusteella määritetyt päätieverkon tieosuudet ja paikat, joilla on suurin raskaan liikenteen taukopaikkojen kysyntä ja suurimmat puutteet minimipalvelutason taukopaikoista

**Taulukko 3.** Kyselyvastausten perusteella määritetyt tieosuudet ja paikat, joilla on suurin raskaan liikenteen taukopaikkojen kysyntä ja suurimmat puutteet minimipalvelutason taukopaikoista.

Tie	Tieosuus	Mainintojen lukumäärä	Tie tai tiet	Paikka	Mainintojen lukumäärä
Vt 1	Turku-Helsinki	4	Vt 1, vt 8, vt 9, vt 10	Turun kohta	3
Vt 2	Vihti-Pori	1	Vt 2, vt 8	Porin kohta	1
Vt 3	Helsinki-Valkeakoski	2	Vt 3, vt 10	Hämeenlinnan kohta	1
	Valkeakoski-Tampere	3	Vt 3, vt 9, vt 11, vt 12	Tampereen kohta	5
Vt 4	Tampere-Vaasa	2	Vt 4, vt 12, vt 24	Lahden kohta	2
	Helsinki/Vantaa-Lahti	9	Vt 4, vt 9, vt 18	Jyväskylän kohta	8
	Lahti-Heinola	10	Vt 4, kt 69	Äänekosken kohta (Hirvaskangas)	1
	Heinola-Joutsa	8	Vt 4, vt 20, vt 22	Oulun kohta	3
	Joutsa-Jyväskylä	9	Vt 5, vt 13, vt 15, kt 62, kt	Mikkelin kohta	3
	Jyväskylä-Viitasaari	6	Vt 5, vt 9	Kuopion kohta	5
	Viitasaari, kt 77:n liittymien välinen tieosuus	9	Vt 5, vt 6	Kajaanin kohta	3
	Viitasaari-Kemi	6	Vt 6, vt 13	Lappeenrannan kohta	3
	Kemi-Rovaniemi	5	Vt 7, vt 15	Kotkan kohta	3
	Rovaniemi-Utsjoki	6	Vt 8, kt 88	Raahen kohta	1
Vt 5	Heinola-Juva	9	Vt 9, vt 24, kt 56	Jämsän kohta	1
	Juva-Varkaus	8	Vt 16, vt 19, kt 66	Lapuan kohta	2
	Varkaus-Kuopio	10	Vt 23, kt 58	Keuruun kohta	2
	Kuopio-Kajaani	6	Vt 29, vt 21	Tornion kohta	1
	Kajaani-Sodankylä	4			
Vt 6	Loviisa-Kouvola	2			
	Kouvola-Lappeenranta	3			
	Lappeenranta-Imatra	2			
	Imatra-Simpele	4			
	Simpele-Joensuu	5			
Vt 7	Joensuu-Kajaani	3			
	Helsinki-Kotka	2			
Vt 8	Kotka-Vaalimaa	1			
	Turku-Vaasa	5			
Vt 9	Vaasa-Liminka	4			
	Turku-Valkeakoski	2			
	Tampere-Jämsä	2			
	Jämsä-Jyväskylä	4			
	Jyväskylä-Hankasalmi	3			
	Hankasalmi-Suonenjoki	2			
	Suonenjoki-Kuopio	3			
	Kuopio-Joensuu	2			
Vt 10	Turku-Hämeenlinna	1			
Vt 11	Hämeenlinna-vt 12 liittymä	2			
	Pori-Nokia	3			
Vt 12	Rauma-Tampere	2			
	Tampere-vt 10 liittymä	1			
	Vt 10 liittymä-Lahti	2			
Vt 13	Lahti-Kouvola	1			
	Äänekoski-Kyyjärvi	2			
Vt 16	Kyyjärvi-Kokkola	1			
	Kyyjärvi-Lapua	2			
Vt 18	Kyyjärvi-Ylistaro	1			
	Jyväskylä-Petäjävesi	1			
Vt 20	Ylistaro-Vaasa	1			
Vt 21	Oulu-Kuusamo	4			
Vt 23	Muonio-Kilpisjärvi	1			
Vt 28	Petäjävesi-Keuruu	3			
Kt 62	Keuruu-Virrat	2			
Kt 69	Virrat-Parkano	1			
Kt 77	Kokkola-Kajaani	1			
Kt 88	Mikkeli-Imatra	1			
	Äänekoski-Suonenjoki	1			
	Siilinjärvi-Viitasaari	3			
	Viitasaari-Kyyjärvi	3			
	Pulkila-Raah	2			

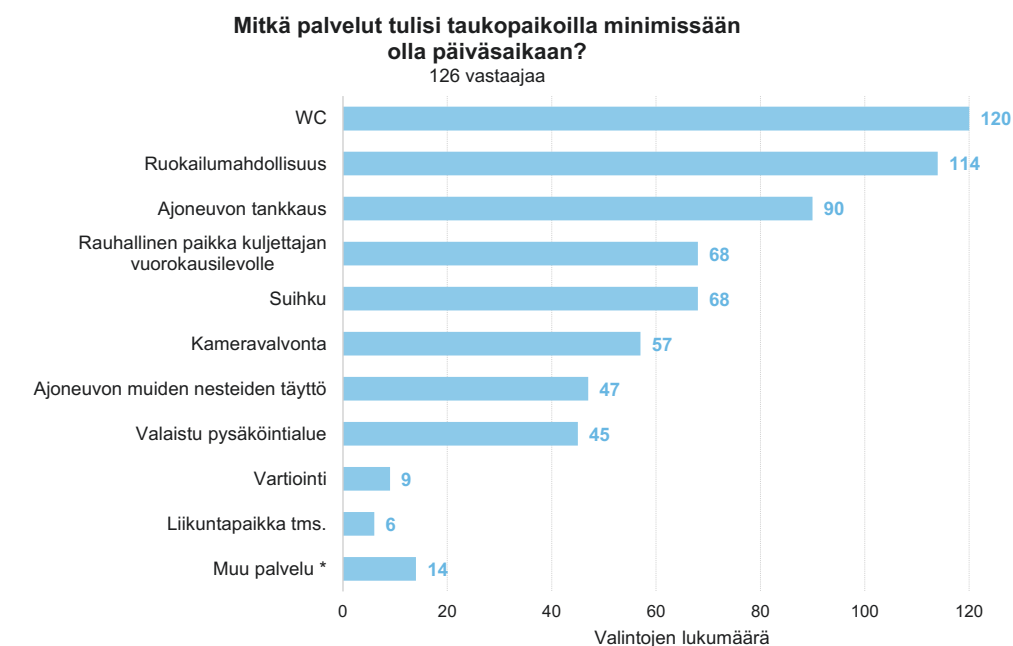
  

Tie, tieosuus tai paikka	Mainintojen lukumäärä
Kt 50 (Kehä III) vt 3:n liittymä-kt 45:n liittymä	1
Mt 672 Jalasjärvi-Kauhajoki	1
Mt 694 Virrat-Jalasjärvi	1
Päätiet yleisesti	3
Kaupunkien lähialueiden tiet	5
Muut tiet kuin päätiet	1
Pohjoinen Suomi	3
Itä-länsi-tieyhteydet	1
Koko Suomi yleisesti	15

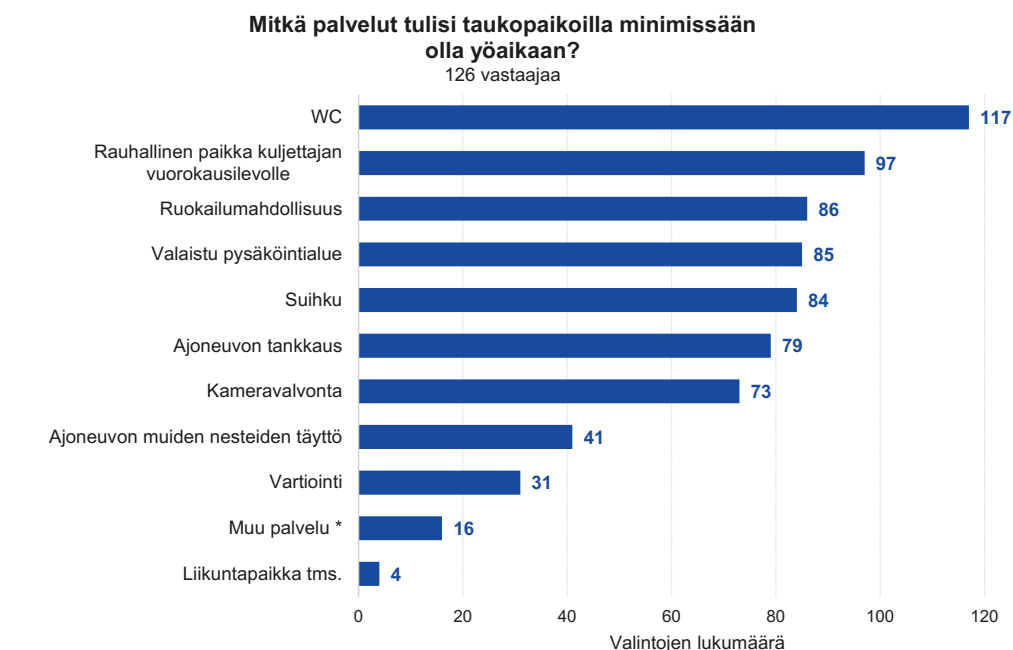
Vastaajia yhteensä 59

## 6.2 Taukopaikkojen toivotut minimipalvelut

Suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että raskaalle liikenteelle soveltuvilla taukopai-koilla tulisi olla vähintään WC, mahdollisuus ruokailuun, ajoneuvon tankkauspaikka, rauhallinen paikka kuljettajan vuorokausilevölle, suihku, kameravalvonta ja valaistu pysäköintialue. (Kuva 13)



\* Yksittäisiä mainintoja mm. kauppa, aidattu alue, kontinvaihtoalue, alue perävaunun säilytykseen, riittävän iso pysäköintialue, pitkäaikaispysäköinnin kieltäminen, roska-astia, pyykinpesumahdollisuus, sauna

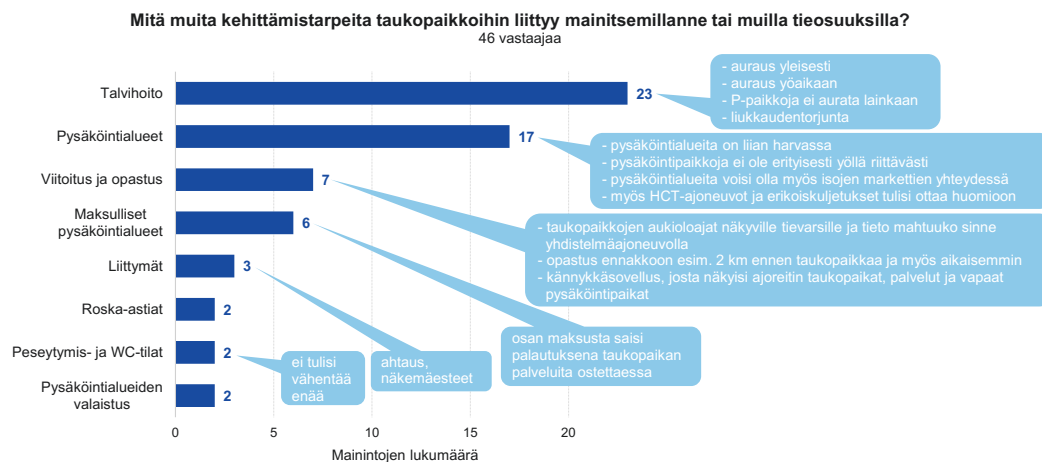


\* Yksittäisiä mainintoja mm. kauppa, aidattu alue, kontinvaihtoalue, alue perävaunun säilytykseen, riittävän iso pysäköintialue, pitkäaikaispysäköinnin kieltäminen, roska-astia, pyykinpesumahdollisuus, sauna, talvisin risteysten hiekoitus, taukopaikkojen sijainti lähelle isoja kaupunkeja

Kuva 13. Taukopaikkojen minimipalvelut.

## 6.3 Taukopaikkojen kehittämistoiveet

Muista raskaan liikenteen taukopaikkojen (kaupalliset taukopaikat ja valtion levähdysalueet I ja II) kehittämistarpeista vastaajat mainitsivat useimmiten talvihoitoon ja pysäköintialueisiin liittyvät asiat. Talvihoidossa vastaajat näkivät kehittämistarpeita aurauksessa yleisesti, aurauksessa yöaikaan, pysäköintipaikkojen aurauksessa ja liukkaudentorjunnassa. Pysäköintialueissa vastaajat näkivät kehittämistarpeita pysäköintipaikkojen tiheydessä, pysäköintipaikkojen määrässä yöllä sekä HCT- ja erikoiskuljetusten huomioinnissa. Lisäksi vastauksissa ehdotettiin, että pysäköintialueita voisi olla myös isojen markettien yhteydessä. (Kuva 14)



Kuva 14. Taukopaikkojen muut kehittämistarpeet.

## 6.4 Muutokset taukopaikoissa

Vastaajien (30 vastaajaa) mukaan uusia raskaan liikenteen taukopaikkoja tai parannuksia taukopaikkoihin on tullut vuoden 2015 jälkeen seuraavasti:

- valtatie 4 Pihtipudas, Neste Niemenharju, uusi taukopaikka
- valtatie 4 Heinola Vierumäki, Neste Matkakeidas, pysäköintialuetta ja ravintolaa laajennettu
- valtatie 4 Hartola, valtatie 5 Joroinen, valtatie 9 Hankasalmi, Neste Jari-Pekka, liikenneasemien pysäköintialueita laajennettu.

Vastaajien mukaan poistuneita raskaan liikenteentaukopaikkoja tai muita heikennyksiä on tullut vuoden 2015 jälkeen seuraavasti:

- valtatie 2 Kanteenmaa, mäen päällä olevat pysäköintialueet poistettu
- valtatie 3 Ylöjärvi, Shell Ylöjärvi, pysäköintialuetta pienennetty
- valtatie 5 Kuopio, Neste Matkus, liikenneasema lopetettu
- valtatie 5 Kuopio, ABC Pitkälähti, pysäköintipaikat poistettu liikenneaseman remontin yhteydessä
- valtatie 6 Joensuu, P-alueet poistettu Joensuun pohjoispuolelta (Lehmon kohta mainittu myös aiemmissa selvityksissä)
- valtatie 8 Kokkola, ABC Kokkola, sauna ja peseytymispaikka poistettu



- valtatie 9 Jyväskylä, ABC Keljonkangas, suihkut poistettu
- valtatie 9 Aura, kahden tunnin pysäköintirajoitus lisätty kaupan läheisyyteen
- valtatie 23 Keuruu, ABC Keuruu, pysäköintipaikat poistettu
- valtatie 23 Parkano, Shell Parkano, pohjoiseen päin mentäessä ajetaan kahden liikenneympyrän kautta
- ABC-asemat yleisesti, pysäköintialueita on poistettu ja pienennetty, palveluja poistettu (suihku ym.), eivät ole enää öisin auki
- Taukopaikat ovat keskittyneet palvelemaan henkilöliikennettä, palveluja poistettu
- Maankäyttöratkaisut ovat heikentäneet taukopaikkojen kehittämistä.

Kyselyn lopuksi vastaajat saivat antaa yleisesti palautetta raskaan liikenteen taukopaikoista ja niiden kehittämistarpeista. Yleisiä palautteita saatiin 30 vastaajalta. Palautteet olivat osittain samoja kuin aikaisemmissa kysymyksissä. Palautteet on esitetty liitteessä 2.

## 7 Yhteenveto ja johtopäätökset

Tämän selvityksen tavoitteena oli priorisoida tieosuudet kysynnän perusteella taukopaikkojen kehittämisen kohdentamista varten. Selvitys rajattiin koskemaan Uudenmaan ELY-keskuksen ulkopuolisia pääteitä ja runkokuljetusten taukovyöhykkeitä. Aiemmin selvitetty Uudenmaan ELY-keskuksen taukopaikkojen kehittämistarpeet on esitetty luvussa 2 ja käyttäjälaskennat liitteessä 3.

Tieosuuksien priorisointi aloitettiin määrittämällä taukovyöhykkeet 4–4,5 tunnin ja 8–8,5 tunnin ajoajoilla (ajo- ja lepoaika-asetus) maakuntien pääkaupungeista, Hangon, Kotkan, Rauman ja Sköldvikin satamista sekä Vaalimaan rajanylityspaikalta. Seuraavaksi määritettiin päällekkäiset taukovyöhykkeet laskemalla taukovyöhykkeiden määrät  $1 \text{ km} * 1 \text{ km}$  ruutuihin ja yhdistämällä ne ruudut, joissa päällekkäisten taukovyöhykkeiden määrä on vähintään neljä. Päällekkäiset taukovyöhykkeet yhdistettiin raskaan liikenteen keskeisen verkon tielinja-aineistoon.

**Tieosuuksien priorisointipisteet** (0–100 pistettä) laskettiin kussakin ruudussa sijaitsevien taukovyöhykkeiden lukumäärän, maanteiden suurimman raskaan liikenteen määrän ja maanteiden pitkän matkan kuljetusten maksimitonnimäärän perusteella. Edellä mainittujen tekijöiden pistemääristä laskettiin priorisointipisteiden keskiarvot, jotka sijoitettiin ruutuihin ja esitettiin kartalla tieverkolla luokiteltuna kolmeen luokkaan: suuri, melko suuri ja kohtalainen. Luokat kuvaavat tieosuuksien taukopaikkatarpeita.

**Tieosuuksien keskinäinen järjestys** saatiin yhdistämällä tieosuuksien priorisoinnin ja taukopaikkakyselyn tulokset. Tieosuuksien luokkien sisällä tieosuudet, tienkohdat ja paikat lajiteltiin järjestykseen kyselytulosten perusteella kyselyssä eniten mainintoja saaneesta vähiten mainintoja saaneeseen.

Tieosuuksien, tienkohtien tai paikkojen, joilla taukopaikkatarve on suuri, järjestys on (Taulukko 4):

- valtatie 4 Vaajakoski (Jyväskylä)–Jyväskylän keskusta
- valtatie 4 Hirvaskangas (Äänekoski)
- valtatie 4 Honkola (Äänekoski) ja
- valtatie 5 Matkus (Kuopio)–Savilahti (Kuopio).

Luokassa ”melko suuri taukopaikkatarve” tärkeimpiä tieosuuksia, tienkohtia paikkoja ovat (Taulukko 4):

- valtatie 5 Heinäaho (vt 9 liittymä Kuopio)–Matkus (Kuopio) ja
- valtatie 5 Mikkelin kohta.

Selvityksessä kehitetyllä tieosuuksien priorisointimenetelmällä saadaan selville mille tieosuuksille raskaan liikenteen taukopaikkojen kysyntä kohdistuu. Sijoittamalla taukopaikat samalle kartalle (Kuva 6 ja Kuva 7) taukovyöhykkeiden kanssa voidaan karkeasti arvioida miten taukopaikkojen kysyntä ja tarjonta kohtaavat. Tämän selvityksen taukopaikkakyselyn vastausten perusteella useilla taukopaikoilla on erityisesti yöllä kysyntään nähden liian vähän raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja. Priorisointimenetelmällä, karttatarkastelulla ja kyselyillä ei kuitenkaan saada tietoa taukopaikkojen todellisista pysäköintikapasiteeteista ja käyttöasteista, vaan ne tulisi selvittää systemaattisilla taukopaikkojen inventoinneilla ja käyttäjälaskennoilla. Inventointien kohdentamisessa voidaan hyödyntää tämän selvityksen tuloksia.

Taulukko 4. Tieosuuksien priorisoinnin ja kyselyn tulosten yhteenveto.

Järjestys-numero	Tie, tieosuus, tienkohta tai paikka	Taukopaikkatarpeet tieosuuksien priorisoinnin perusteella	Mainintojen määrä kyselyssä suurin kysyntä ja suurimmat puutteet minimipalvelutason taukopaikoista	
			Maininnat	Tieosuus, tienkohta tai paikka
1	Valtatie 4 Vaajakoski (Jyväskylä)–Jyväskylän keskusta	Suuri	8	Jyväskylän kohta
2	Valtatie 4 Hirvaskangas (Äänekoski)	Suuri	1	Äänekosken kohta (Hirvaskangas)
3	Valtatie 4 Honkola (Äänekoski)	Suuri	6	Jyväskylä–Viitasaari
4	Valtatie 5 Matkus (Kuopio)–Savilahti (Kuopio)	Suuri	6	Jyväskylä–Viitasaari
5	Valtatie 5 Heinäaho (vt 9 liittymä Kuopio)–Matkus (Kuopio)	Melko suuri	5	Kuopion kohta
6	Valtatie 5 Mikkeli	Melko suuri	5	Kuopion kohta
7	Valtatie 4 Hartolan ja Joutsan raja–Vaajakoski (Jyväskylä)	Melko suuri	10	Varkaus–Kuopio
7	Valtatie 4 Viitasaari	Melko suuri	3	Mikkelin kohta
7	Valtatie 5 Vihantasalmi (Mäntyharju)	Melko suuri	9	Heinola–Juva
7	Valtatie 5 Uutela (Hirvensalmi)	Melko suuri	9	Joutsa–Jyväskylä
11	Valtatie 4 Jyväskylän keskusta–Hirvaskangas (Äänekoski)	Melko suuri	9	Viitasaari, kt 77:n liittymien väli
11	Valtatie 4 Hirvaskangas (Äänekoski)–Honkola (Äänekoski)	Melko suuri	9	Heinola–Juva
11	Valtatie 4 Honkola (Äänekoski)–Konginkangas (Äänekoski)	Melko suuri	9	Heinola–Juva
11	Valtatie 4 Ruuttupohja (Äänekoski)–Niinlahti (Viitasaari)	Melko suuri	6	Jyväskylä–Viitasaari
11	Valtatie 4 Haaransilta (Liminka)–Linnanmaa (Oulu)	Melko suuri	6	Jyväskylä–Viitasaari
11	Valtatie 5 Savilahti (Kuopio)–Siilinjärvi	Melko suuri	6	Jyväskylä–Viitasaari
17	Valtatie 3 Kulju (Lempäälä)–Tampere	Melko suuri	6	Viitasaari–Kemi
17	Valtatie 3 Tampereen läntinen kehätie	Melko suuri	6	Kuopio–Kajaani
			5	Tampereen kohta
			5	Tampereen kohta

Yleisesti raskaan liikenteen taukopaikkojen kysyntä kohdistuu suurien kaupunkien läheisyyteen, useiden pääteiden solmupisteisiin ja päällekkäisille taukovyöhykkeille. Tämän selvityksen perusteella Jyväskylän, Äänekosken ja Kuopion kohdilla sijaitsevilla taukovyöhykkeillä on suurin kysyntä ja suurimmat puutteet minimipalvelutason taukopaikoista.

Tässä selvityksessä toteutetun kyselyn ja aikaisempienkin selvitysten perusteella raskaan liikenteen taukopaikalla tulisi olla palveluista vähintään WC ja suihku, mahdollisuus ruokailuun, rauhallinen paikka kuljettajan vuorokausilevolle, ajoneuvon tankkauspaikka, kameravalvonta ja valaistu pysäköintialue.

Muista raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeista kyselyssä nousi esiin useimmiten talvihoitoon ja pysäköintialueisiin liittyvät asiat. Pysäköintipaikat tulisi aurata riittävän usein, liukkaudentorjunta tulisi olla riittävää ja maanteiden varsilla olevia levähdys- ja pysäköintialueita ei tulisi jättää kokonaan auraamatta. Pysäköintipaikkojen lukumäärän riittämättömyys erityisesti yöaikaan nousi esiin usean kysymyksen vastauksissa. Muitakin tärkeitä taukopaikkojen kehittämiseen liittyviä asioita kuten viitoituksen kehittäminen, maksulliset pysäköintialueet sekä informaatiotietoaustan ja mobiilisovelluksen kehittäminen nousivat esiin kyselyn vastauksissa.

Kyselystä saatujen vastausten perusteella raskaan liikenteen taukopaikkojen määrä on vähentynyt ja taukopaikoilla palveluita on vähennetty. Osa taukopaikoista on keskittynyt palvelemaan pelkästään henkilöliikennettä. Raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja on otettu muuhun käyttöön ja kuljettajien käyttämiä palveluita (esim. suihku) on poistettu. Myös yhä harvempi taukopaikka on auki yöaikaan.

## 8 Jatkotoimenpidesuosituksia

Tähän lukuun on koottu tässä selvityksessä havaittuja jatkotoimenpidesuosituksia. Osa tämän selvityksen jatkotoimenpidesuosituksista on yhteneväisiä Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle aikaisemmin esitettyjen jatkotoimenpidesuosistusten kanssa ja palvelevat taukopaikkojen kehittämistä myös Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Tässä esitetyistä toimenpiteistä Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle on jo aiemmin tehty taukopaikkojen inventointi ja käyttäjälaskennat.

### 8.1 Yhteistoiminta

#### Yhteistoimintamallin kehittäminen

Raskaan liikenteen taukopaikkoja tulisi kehittää yhteistyössä liikenneasemayrittäjien, Liikenneviraston, kuntien ja kuljetusalan järjestöjen kanssa. Seuraavassa kuvassa (Kuva 15) on esitetty taukopaikkojen kehittämisen toimintamalleja (lähde Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja). Paras tapa olisi kehittää jo olemassa olevia liikenneasemia yhteistyössä, koska nykyisillä liikenneasemilla on jo vakiintunut asiakasvirta.



Kuva 15. *Taukopaikkojen kehittämisen toimintamallit (lähde Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja, 2015).*

Suomeen tulisi muodostaa yhteistoimintamalli, jossa kaikki osapuolet olisivat mukana kehittämässä taukopaikkoja ja käytäisiin vuoropuhelua ratkaisumallien löytämiseksi. Yhteistoimintamallissa olisi kaksi tasoa, valtakunnallinen taso ja paikallinen taso. Valtakunnallisella tasolla taukopaikkojen kehittämisessä olisivat mukana Liikennevirasto, ELY-keskukset, poliisi, liikenneasemaketjut (ainakin ABC, Neste, Shell / St1 ja Teboil), kuljetusalan järjestöt (Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ja Rahtarit) ja Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa. Valtakunnallisella tasolla määritettäisiin tarvittavien liikenneasemien lukumäärät ja likimääräiset sijainnit esimerkiksi maakunnittain sekä sovittaisiin paikallisen tason yleiset toimintatavat.

Paikallisella tasolla yhteistyötä jatkettaisiin kartoittamalla maakunnan liikenneasemayrittäjien halukkuus raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämiseen. Kehittämisessä olisivat mukana Liikennevirasto/maakunnan ELY-keskus, kunta, liikenneasemayrittäjä(t) ja kuljetusalan järjestöjen paikallisosastot.

Toimijat: liikenneasemayrittäjät, Liikennevirasto, ELY-keskukset, poliisi, kunnat, kuljetusalan järjestöt ja Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRan palvelu-  
asemaverkosto

Koordinointi: Liikennevirasto, ELY-keskukset

### **Tarpeiden ottaminen huomioon maankäytön suunnittelussa ja tiensuunnittelussa**

Taukopaikkojen laajentaminen saattaa olla hankalaa maankäytön estäessä sen tai vaikeuttaessa sitä muuten. Raskaan liikenteen pysäköinti tulisi huomioida jo liikenneasemien sekä myös muiden pysäköintialueiden ja liikennealueiden kaavoitusvaiheessa varaamalla pysäköintiä varten riittävästi tilaa. Myös poliisiin raskaan liikenteen tienvarsivalvonnan tarpeet tulisi ottaa huomioon jo kaavoitusvaiheessa. Valittavilta kehitettäviltä taukopaikoilta olisi hyvä selvittää tarkemmin maankäytön suunnitelmia ja omistusoloja. Suunnittelussa tulisi ottaa huomioon eri kuljetussuoritealat (mm. HCT- ja VAK-kuljetukset).

Toimijat: kunnat, Liikennevirasto, ELY-keskukset, poliisi

Koordinointi: ELY-keskukset, kunnat

### **Taukopaikkojen tietoaalusta**

Tällä hetkellä kokonaisvaltaista tietoa taukopaikoista, niiden palveluista, käyttöasteista ja kapasiteeteista ei ole ammattikuljettajien saatavilla. Aiemmissa selvityksissä ja myös tämän selvityksen kyselyssä on noussut esiin tarve taukopaikkojen digitaalisen tietoaalustan kehittämiselle raskaan liikenteen kuljettajien käyttöön. Kyselyn vastauksissa ehdotetulla kännykkäsovelluksella kuljettaja voisi saada tietoa mm. taukopaikkojen sijainneista, palveluista, vapaista pysäköintipaikoista ja aukioloajoista.

Digitaalinen tietoaalusta mobiilisovelluksineen vähentäisi osaltaan taukopaikkojen ylikuormittumista ja vapaiden pysäköintipaikkojen etsimisestä johtuvia turhia ajoja sekä tehostaisi nykyisen taukopaikkainfrastruktuurin käyttöä. Sillä olisi myös kuljettajan työoloja, ammatin houkuttelevuutta ja liikenneturvallisuutta edistäviä vaikutuksia. Se helpottaisi satamien ja liikenneväylien ruuhkautumista sekä sujuvoittaisi tavarakuljetuksia. Se myös parantaisi kuljetusyritysten mahdollisuuksia suunnitella kuljetuksia ja ennakoida poikkeamatilanteita.

Tietoalustan kehittäminen olisi hyvä aloittaa selvityksellä eri käyttäjäryhmien (kuljetussuoritealojen) tarpeista ja toteuttamisen mahdollisuuksista sekä ko. selvitykseen pohjautuvan alustavan suunnitelman tekemisellä (tietoalustan pääsisältö ja toiminnot). Tietoalusta voitaisiin toteuttaa vaiheittain esimerkiksi tuottamalla ensin yksinkertaisempi informatiivinen tietoalusta ja mobiilisovellus ja sen jälkeen lisätä siihen sisältöä ja toimintoja. Tietoalusta voisi ensivaiheessa sisältää taukopaikkojen palvelut ja muuta tarvittavaa tietoa paikkatietomuodossa. Tämän jälkeen siihen voitaisiin lisätä tietosisältöä ja kehittää sitä vuorovaikutteiseksi. Tautopaikan tietojen lisäksi tietoalustaan voitaisiin yhdistää mm. satamien ja rajanylityspaikkojen liikennetilannetietoja ja muita tarpeellisia tietosisältöjä.

Tietoalustan kehittäminen voisi toimia konkreettisenä yhteistoiminnan käynnistäjänä.

Toimijat: liikenneasemayrittäjät, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, ELY-keskukset, kunnat, kuljetusalan järjestöt ja Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRan palveluasemaverkosto

Koordinointi: Liikennevirasto

### **Taukopaikkojen pysäköintipaikkojen ja palveluiden kehittäminen**

Useilla liikenneasemilla on liian vähän pysäköintipaikkoja raskaille ajoneuvoille erityisesti yöllä, useat liikenneasemat eivät ole auki yöllä ja monelta liikenneasemalta puuttuu palveluita raskaan liikenteen tarpeisiin. Osa liikenneasemista on keskittynyt palvelemaan pääasiassa henkilöliikennettä, jolloin raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja on vähennetty, palveluja karsittu ja aukioloaikoja lyhennetty.

Liikenneasemien pysäköintipaikkojen riittävyyden ja ylläpidon varmistamiseksi liikenneasemien ja valtion tulisi tehdä yhteistyötä pysäköintialueiden laajentamisessa, pysäköintialueiden ylläpidossa sekä minimipalveluiden tarjoamisessa kuljettajille ja ajoneuvoille myös yöllä. Valtio voisi esimerkiksi osallistua liikenneaseman pysäköintialueen laajentamisen suunnittelu- ja rakentamiskustannuksiin ja sitouttaa samalla liikenneasemayrittäjän sopimusteknisesti ylläpitämään pysäköintialuetta ja yöaikaista minimipalveluita liikenneasemalla.

Myös tässä kehittämisessä yhteistoiminta korostuu.

Toimijat: liikenneasemayrittäjät, Liikennevirasto, ELY-keskukset

Koordinointi: Liikennevirasto, ELY-keskukset

## **8.2 Selvitykset**

### **8.2.1 Tautopaikkojen inventointi**

Tautopaikkojen inventointi sisältäisi seuraavana kuvatut käyttäjälaskennat, maanteiden levähdys- ja pysäköintialueiden talvihoidon inventoinnin sekä tautopaikkojen viitoituksen ja opastuksen tarkistamisen. Inventointi olisi hyvä toteuttaa yhdellä kertaa samassa projektissa. Inventointien yhteydessä voidaan tarkistaa tierekisterin tietolajien ajantasaisuus inventoitavien tieosuuksien osalta.

Toimijat: ELY-keskukset, Liikennevirasto, liikenneasemayrittäjät

Koordinointi: Liikennevirasto, ELY-keskukset

## Käyttäjälaskennat

Priorisoinnissa ja kyselyssä tärkeimpinä esille nousseiden tieosuuksien taukopaikat tulisi inventoida laskemalla nykyiset raskaan liikenteen pysäköintipaikat ja selvittämällä soveltuisiko osa liikenneasemien henkilöautoliikenteelle tarkoitetuista pysäköintipaikoista raskaan liikenteen pysäköintipaikoiksi yöaikaan. Lisäksi tulisi inventoida raskaalle liikenteelle soveltuvat palvelut liikenneasemalla (ainakin aukioloajat, peseytymistilat, ruokailumahdollisuus, rauhallinen paikka kuljettajan vuorokausilevolle, ajoneuvon tankkauspaikka, kameravalvonta, valaistu pysäköintialue ja viitoitus).

Tärkeimpien tieosuuksien osalta tulisi toteuttaa raskaan liikenteen ajoneuvojen käyttäjälaskennat päivällä ja yöllä käyttöasteiden selvittämiseksi. Taukopaikkaa käyttävien raskaiden ajoneuvojen lukumäärät tulisi laskea ajoneuvotyypeittäin (kuorma-autot ilman perävaunua, puoliperävaunuyhdistelmät ja täysperävaunuyhdistelmät). Lisäksi tulisi huomioida ajoneuvojen kansallisuudet.

Taukopaikkojen kapasiteetin, soveltuvuuden, laajentamismahdollisuuksien ja palveluiden inventointi on mahdollista tehdä käyttäjälaskentojen yhteydessä.

## Maanteiden levähdys- ja pysäköintialueiden talvihoidon inventointi

Raskas liikenne tarvitsee maanteiden varsilla sijaitsevia levähdys- ja pysäköintialueita lyhyiden taukojen pitämiseen. Ajoneuvo on pysäytettävä esimerkiksi ajovalojen puhdistusta, kuorman kiinnitysten tarkistamista tai muuta ajoneuvon tarkistamista varten.

Tällä hetkellä osaa levähdys- ja pysäköintialueista ei hoideta talvella lainkaan. Levähdys- ja pysäköintialueet tulisi inventoida ja ottaa talvihoitoon sellaisia alueita, joita raskas liikenne pystyisi käyttämään myös talvella ja jotka olisi mahdollista aurata. Inventoinnissa tulisi huomioida ainakin alueen pituus- ja sivukaltevuudet, tien mäki- syys alueen kohdalla sekä poliisin tarpeet tienvarsitarkastuksia varten. Inventoinnin kohdentamisessa voidaan osittain hyödyntää tässä selvityksessä tehdyn priorisoinnin tuloksia. Raskaan liikenteen tarpeet levähdys- ja pysäköintialueiden talvihoidolle voivat korostua myös vähäliikenteisimmillä tieosuuksilla, joilla on vain vähän riittävän palvelutason omaavia taukopaikkoja.

## Taukopaikkojen viitoituksen ja opastuksen tarkistaminen

Tämän selvityksen kyselyssä nousi esiin koetut taukopaikkojen viitoituksen ja opastuksen puutteet. Raskaan liikenteen viitoitus ja opastus saattaa puuttua taukopaikoilta kokonaan, viitoitus ja opastus tieltä saattaa olla liian myöhään, niistä ei selviä mahtuuko taukopaikalle raskaan liikenteen ajoneuvolla eikä taukopaikan on aukioloaikoja ole aina esitetty.

Viitoitus ja opastus päätieltä tulisi olla ympäri vuorokauden avoinna olevilla taukopaikoilla kaksi kilometriä ennen taukopaikkaa. Inventoinnin yhteydessä olisi hyvä tarkistaa, että viitoitus taukopaikalle on tieliikennelainsäädännön mukainen. Päätiellä olevissa ennakko-opasteissa tulisi olla taukopaikan aukioloajat, tieto siitä mahtuuko taukopaikalle raskaalla ajoneuvolla sekä etäisyys taukopaikalle. Taukopaikkojen raskaan liikenteen sisään- ja ulosajoreitit sekä sisäiset reitit ja pysäköintipaikat tulisi merkitä selvästi.

Edellä luvussa 8.1 esitetty tietoaalusta vastaisi osittain myös koettuihin viitoituksen ja opastuksen puutteisiin.

### 8.2.2 Muut selvitykset

#### **Vuoropysäköinnin selvittäminen taukopaikkojen ja kauppakeskusten pysäköintialueilla**

Raskas liikenne tarvitsee kuljettajan vuorokausilepoa varten pysäköintipaikkoja erityisesti yöaikaan. Liikenneasemien henkilöautoille tarkoitetuilla pysäköintialueilla ja suurten kauppakeskusten pysäköintialueilla ja liityntäpysäköintialueilla on yöaikaan tilaa, jota voitaisiin käyttää raskaan liikenteen pysäköintiin. Vuoropysäköinnin mahdollisuus taukopaikkojen ja suurten kauppakeskusten pysäköintialueilla tulisi selvittää yhteistyössä liikenneasemayrittäjien, kauppakeskusyrittäjien, Liikenneviraston ja kuljetusalan järjestöjen kanssa. Samalla tulisi selvittää mitä palveluita raskaalle liikenteelle olisi mahdollista tarjota esimerkiksi yöaikaan.

Toimijat: liikenneasemayrittäjät, kauppakeskusyrittäjät, Liikennevirasto, ELY-keskukset, kunnat ja kuljetusalan järjestöt

Koordinointi: Liikennevirasto, ELY-keskukset

#### **Taukopaikkojen maksullisten palveluiden selvittäminen**

Tämän selvityksen joistakin kyselyvastauksista sekä SKALin Kuljetusbarometrin 1/2015 tuloksista selviää, että osa raskaan liikenteen kuljettajista olisi halukkaita maksamaan palveluista ja turvallisesta pysäköintialueesta. Maksulliset palvelut tulisi selvittää tarkemmin kartoittamalla ensin liikenneasemayrittäjien hinnoittelun taso ja sen jälkeen kuljettajien / kuljetusyritysten maksuhalukkuus.

Toimijat: liikenneasemayrittäjät, Liikennevirasto, kuljetusalan järjestöt

Koordinointi: Liikennevirasto

## 8.3 Kooste toimenpidesuosituksista

Jatkotoimenpiteet, toimenpiteisiin osallistuvat toimijat ja toimenpiteitä koordinoivat toimijat on esitetty seuraavassa kuvassa. (Kuva 16)



TOIMENPITEET		KOORDINOIVAT TOIMIJA				TOIMIJA			
Yhteistoiminta	Yhteistoimintamallin kehittäminen	Liikennevirasto		ELY-keskukset	Kunnat	Poliisi	Kuljetusalan järjestöt	MaRan palveluasema-verkosto	Liikenne-asemayrittäjät
	Tarpeiden ottaminen huomioon maankäytön suunnittelussa ja tiensuunnittelussa	Liikennevirasto		ELY-keskukset	Kunnat	Poliisi			
	Taukopaikkojen pysäköintipaikkojen ja palveluiden kehittäminen	Liikennevirasto		ELY-keskukset					Liikenne-asemayrittäjät
	Taukopaikkojen tietoaalusta	Liikennevirasto	Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi	ELY-keskukset	Kunnat		Kuljetusalan järjestöt	MaRan palveluasema-verkosto	Liikenne-asemayrittäjät
Selvitykset	Taukopaikkojen inventointi	Käyttäjälaskennat	Liikennevirasto		ELY-keskukset				Liikenne-asemayrittäjät
		Maanteiden levähdys- ja pysäköintialueiden talvihoidon inventointi	Liikennevirasto		ELY-keskukset				
		Taukopaikkojen viitoituksen ja opastuksen tarkistaminen	Liikennevirasto		ELY-keskukset				Liikenne-asemayrittäjät
	Muut selvitykset	Vuoropysäköinnin selvittäminen taukopaikkojen ja kauppakeskusten pysäköintialueilla	Liikennevirasto		ELY-keskukset	Kunnat	Kuljetusalan järjestöt		Liikenne-asemayrittäjät Suurten kauppakeskusten yrittäjät
		Taukopaikkojen maksullisten palveluiden selvittäminen	Liikennevirasto				Kuljetusalan järjestöt		Liikenne-asemayrittäjät

Kuva 16. Jatkotoimenpidesuosituksia.

## Lähteet

Raskaan liikenteen palvelu-alueetarpeet Keski-Suomen tieverkolla – Tarveselvitys (Keski-Suomen ELY-keskus 2014)

Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja (Uudenmaan ELY-keskus 2015)

Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus (Liikennevirasto 2015)

Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat 2017 Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Tulokset ja vertailu aiempaan laskentaan (Uudenmaan ELY-keskus 2017)

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. Kuljetusbarometri 1/2015

# Kyselylomake

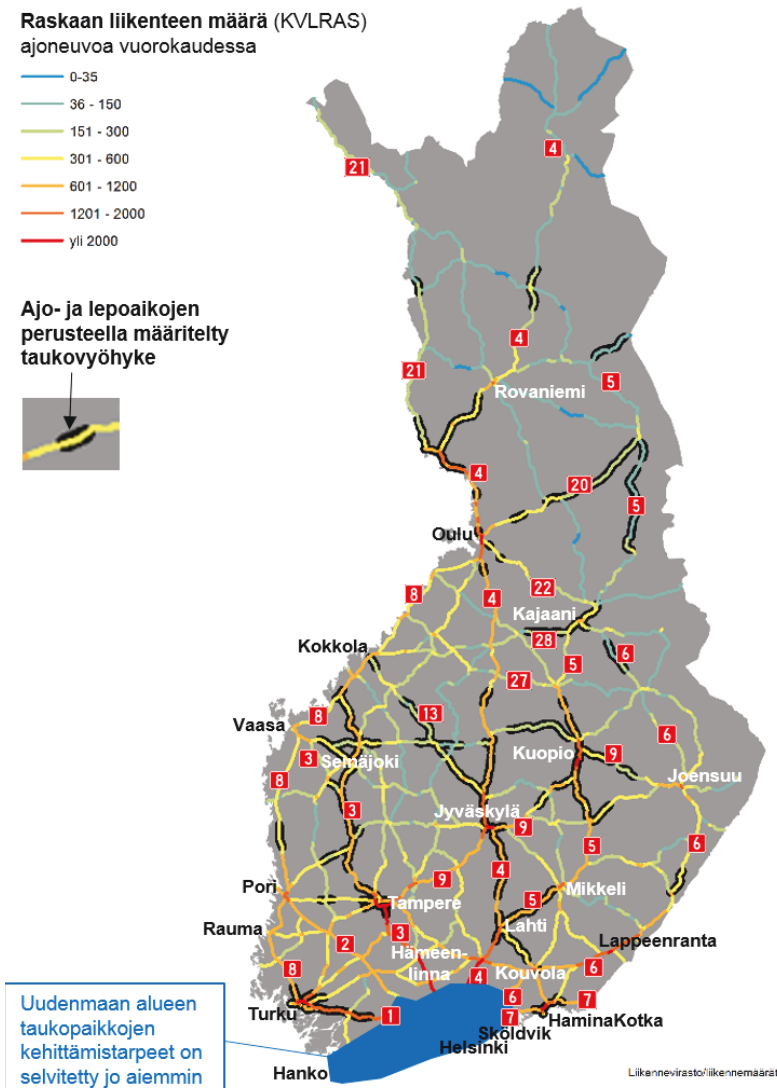
## Raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeet - kysely

Tässä kyselyssä painotetaan pitkän matkan (yli 4½ h) kuljetuksia, mutta voitte kertoa vastauksissanne myös muiden kuljetusten ongelmia ja tarpeita taukopaikkoihin liittyen.

Tässä kyselyssä taukopaikoilla tarkoitetaan raskaalle liikenteelle soveltuvia liikenneasemia ja valtion levähdysalueita, joilla on palveluita.

**Tässä kyselyssä tarkastellaan muuta Suomea kuin Uudenmaan ELY-keskuksen aluetta.** Uudenmaan ELY-keskuksen taukopaikkojen kehittämistarpeet on selvitetty yksityiskohtaisesti kahdessa eri selvityksessä ja taukopaikkojen käyttöastelaskennoissa jo aiemmin.

Alla olevalla kartalla on esitetty vastaamisen helpottamiseksi joitakin ajo- ja lepoaika-asetuksen perusteella määritettyjä pitkien runkokuljetusten taukovyöhykkeitä eri tieosuuksilla ja raskaan liikenteen määriä tieverkolla.



**Millä tieosuuksilla (esim. vt 5 Lahti-Heinola) on suurin kysyntä raskaan liikenteen taukopaikoille yöaikaan?  
Entä päiväsaikaan?**

**Mitkä palvelut tulisi taukopaikoilla minimissään olla päiväsaikaan ja yöaikaan?**

Voitte valita useita vaihtoehtoja.

#### Päiväsaikaan

- ☐ Ruokailumahdollisuus
- ☐ WC
- ☐ Suihku
- ☐ Liikuntapaikka tms.
- ☐ Rauhallinen paikka kuljettajan vuorokausilevolle
- ☐ Ajoneuvon tankkaus
- ☐ Ajoneuvon muiden nesteiden täyttö
- ☐ Valaistu pysäköintialue
- ☐ Kameravalvonta
- ☐ Vartiointi
- ☐ Muu palvelu, mikä?
- ☐ Muu palvelu, mikä?
- ☐ Muu palvelu, mikä?

#### Yöaikaan

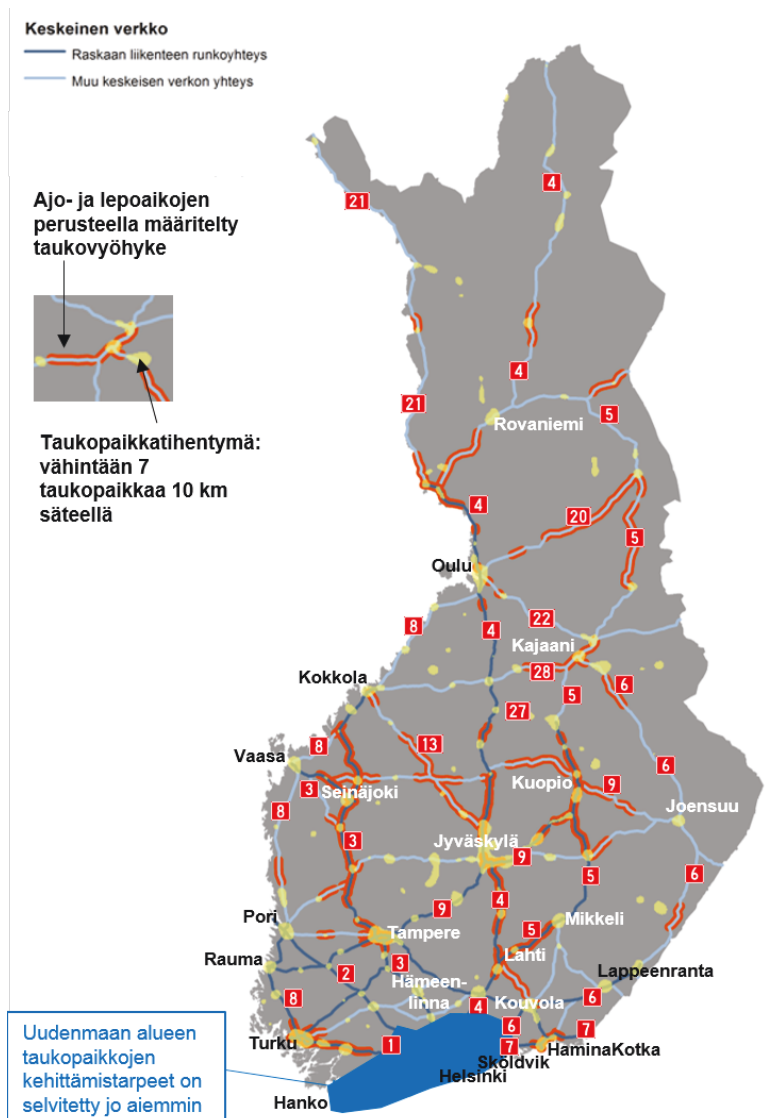
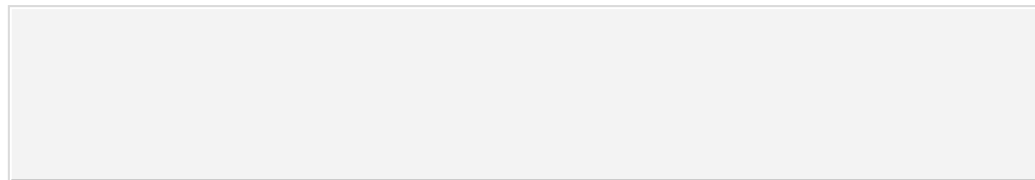
- ☐ Ruokailumahdollisuus
- ☐ WC
- ☐ Suihku
- ☐ Liikuntapaikka tms.
- ☐ Rauhallinen paikka kuljettajan vuorokausilevolle
- ☐ Ajoneuvon tankkaus
- ☐ Ajoneuvon muiden nesteiden täyttö
- ☐ Valaistu pysäköintialue
- ☐ Kameravalvonta
- ☐ Vartiointi
- ☐ Muu palvelu, mikä?
- ☐ Muu palvelu, mikä?
- ☐ Muu palvelu, mikä?

Millä tieosuuksilla on suurimmat puutteet em. minimipalvelutason omaavista ja raskaalle liikenteelle soveltuvista taukopaikoista ja millaisia palvelutarjonnan puutteet ovat?

Päiväsaikaan?

Yöaikaan?

Alla olevassa kartassa on esitetty niiden taukopaikkojen tihentymät, joilla on palveluita.



**Mitä muita kehittämistarpeita** (esim. pysäköintialue, liittymät, viitoitus ja opastus, talvihoito, turvallisuus, valaistus) **taukopaikkoihin liittyy edellisen kysymyksen vastauksessa mainitsemillanne tai muilla tieosuuksilla?**

**Onko joillekin vilkkaimmille tieosuuksille (mille?) tullut vuoden 2015 jälkeen uusia raskaalle liikenteelle soveltuvia taukopaikkoja tai onko niitä poistunut raskaan liikenteen käytöstä** (esim. muuttunut palvelemaan vain henkilöliikennettä)?

**Lopuksi vapaa sana: Voitte antaa yleisesti palautetta raskaan liikenteen taukopaikoista ja niiden kehittämistarpeista.**

**Vastaajan yhteystiedot (ei pakollinen)**

Nimi ja asema:

Organisaatio:

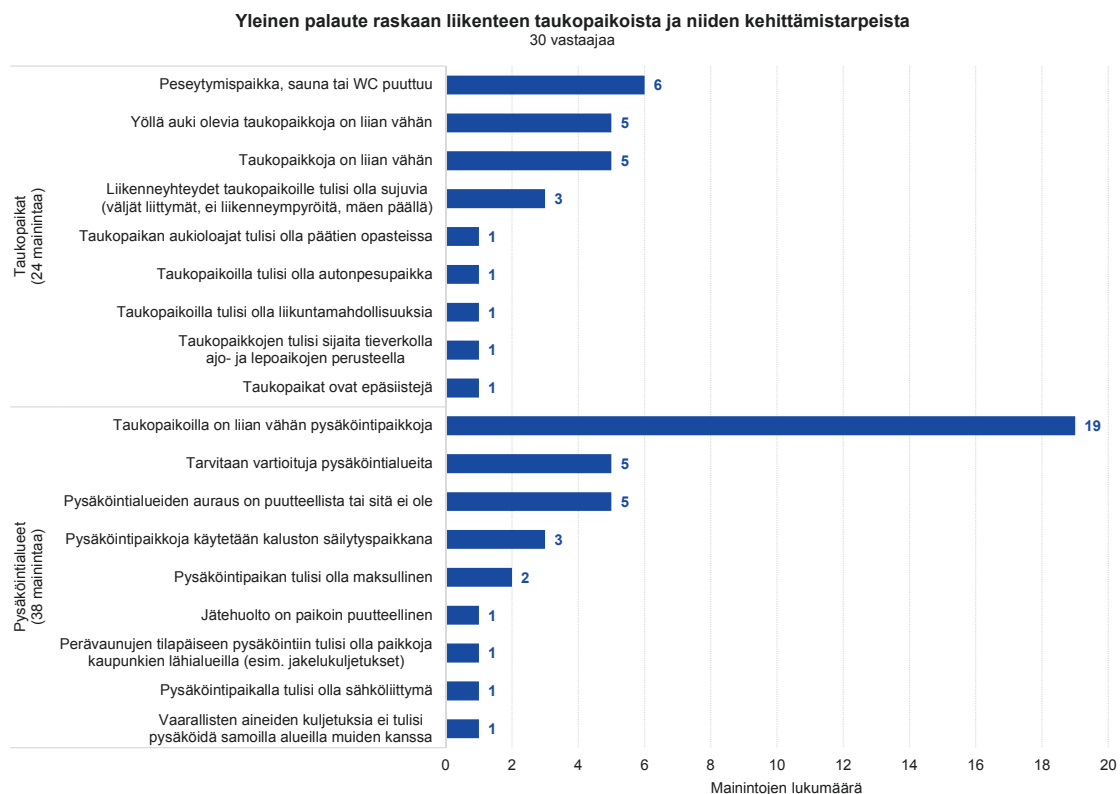
Sähköposti:

Lähetä vastaukset

# Kyselyn yleinen palaute

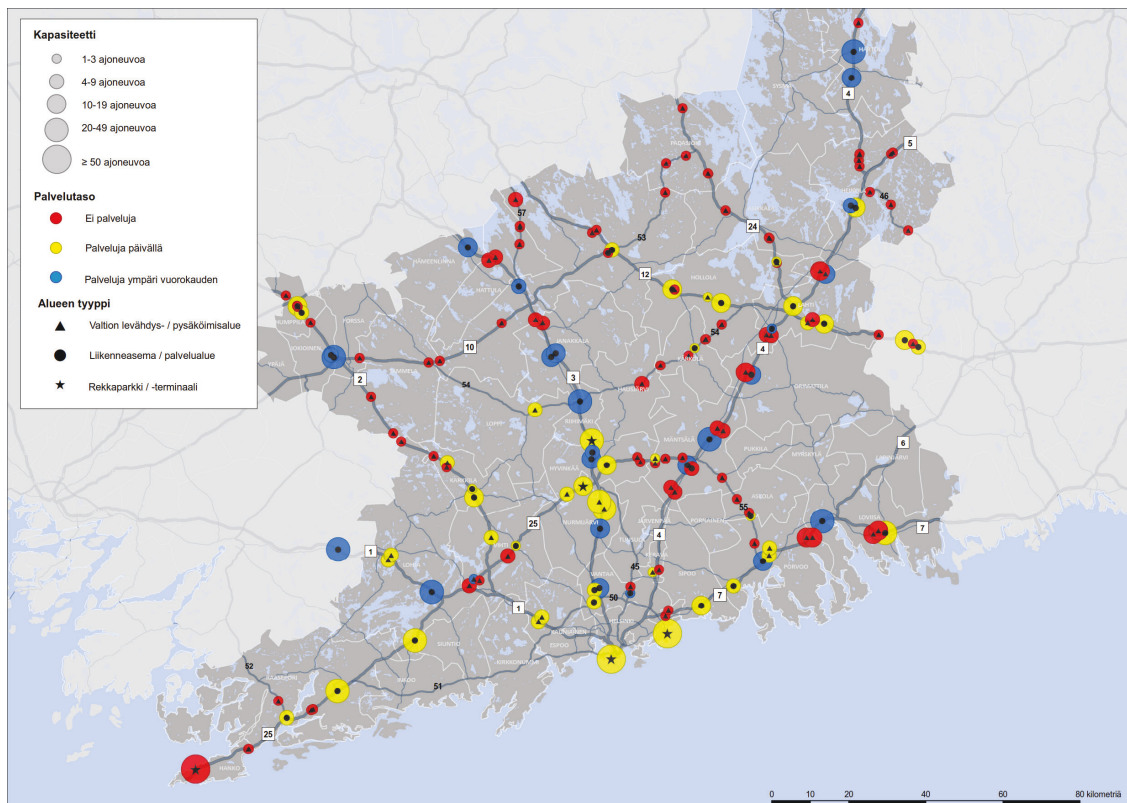
Kyselyn lopuksi vastaajat saivat antaa yleisesti palautetta raskaan liikenteen taukopaikoista ja niiden kehittämistarpeista. Vastaukset jakoutuivat kahteen ryhmään, palautteisiin taukopaikoista ja palautteisiin pysäköintialueista.

Taukopaikkoihin liittyvissä palautteissa vastauksissa mainittiin useimmiten peseytymispaikan, saunan tai WC:n puuttuminen, yöllä auki olevien taukopaikkojen puuttuminen ja taukopaikkojen liian vähäinen määrä. Pysäköintialueisiin liittyvissä palautteissa vastauksissa mainittiin selvästi useimmiten pysäköintipaikkojen liian vähäinen määrä.



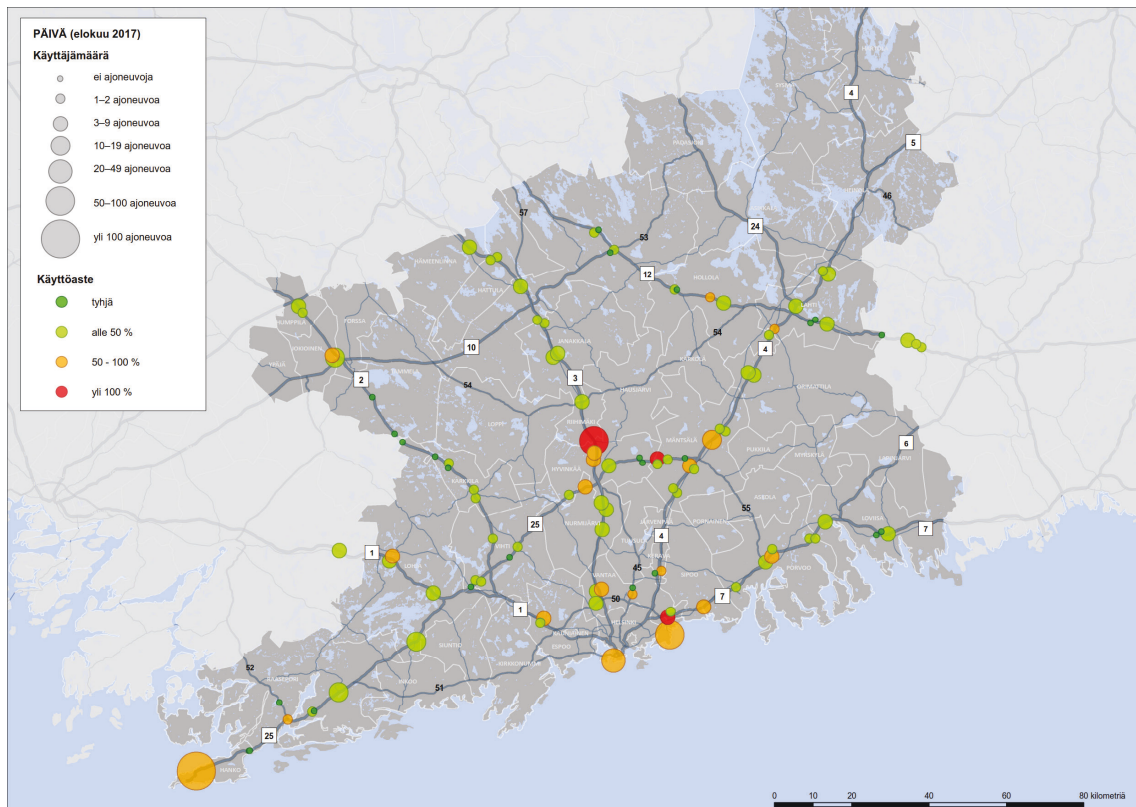
Kysymyksessä saatiin myös yksittäisiä kehittämisehdotuksia valtion, raskaan liikenteen järjestöjen ja yksityisten taukopaikkojen yhteistoiminnasta sekä maankäytöstä.

# Keskeiset tulokset Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjä-laskennat 2017 Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Tulokset ja vertailu aiempaan laskentaan -raportista

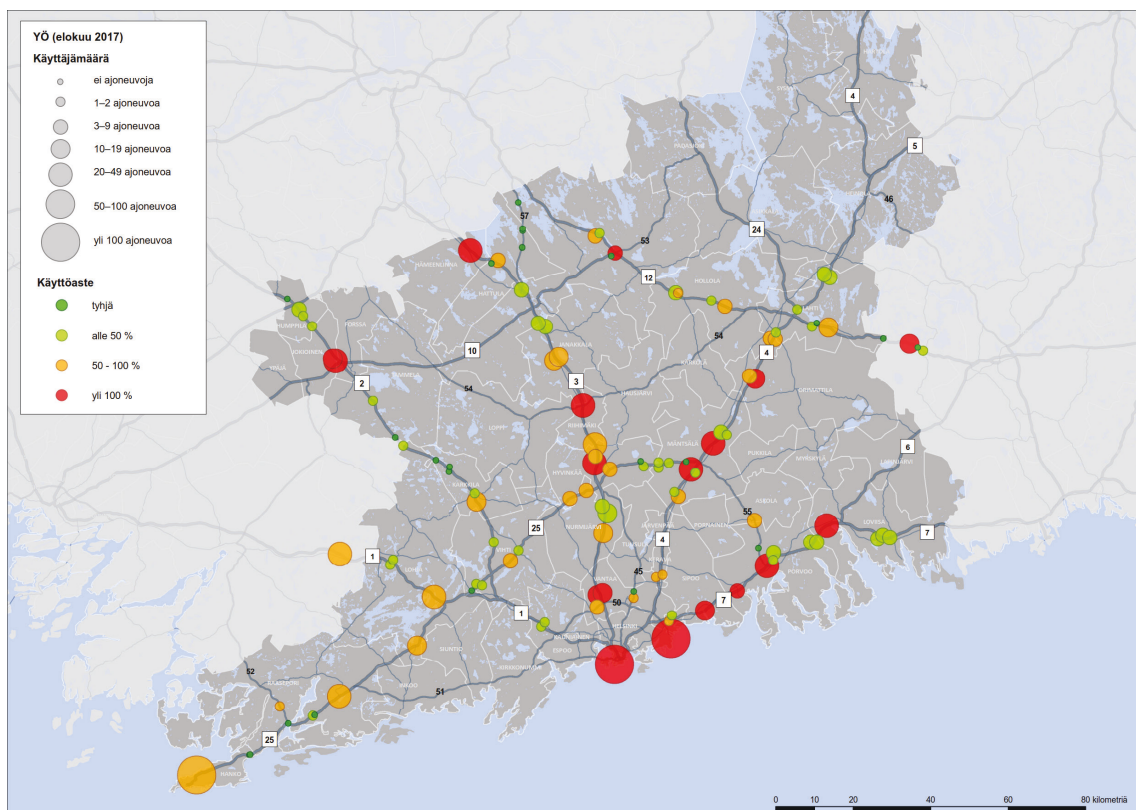


Liitekuva 1. Taukopaikkojen kapasiteetti ja palvelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen alueella (lähde Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjä-laskennat 2017, Uudenmaan ELY-keskus 2017).

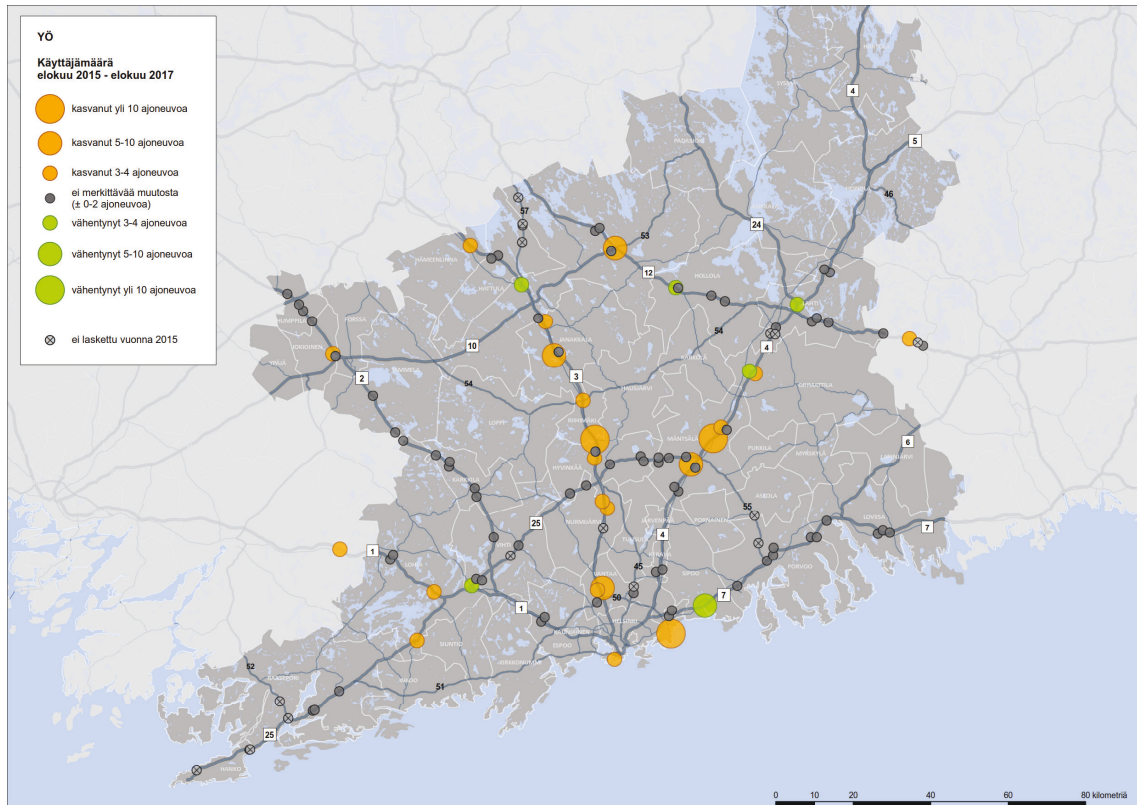




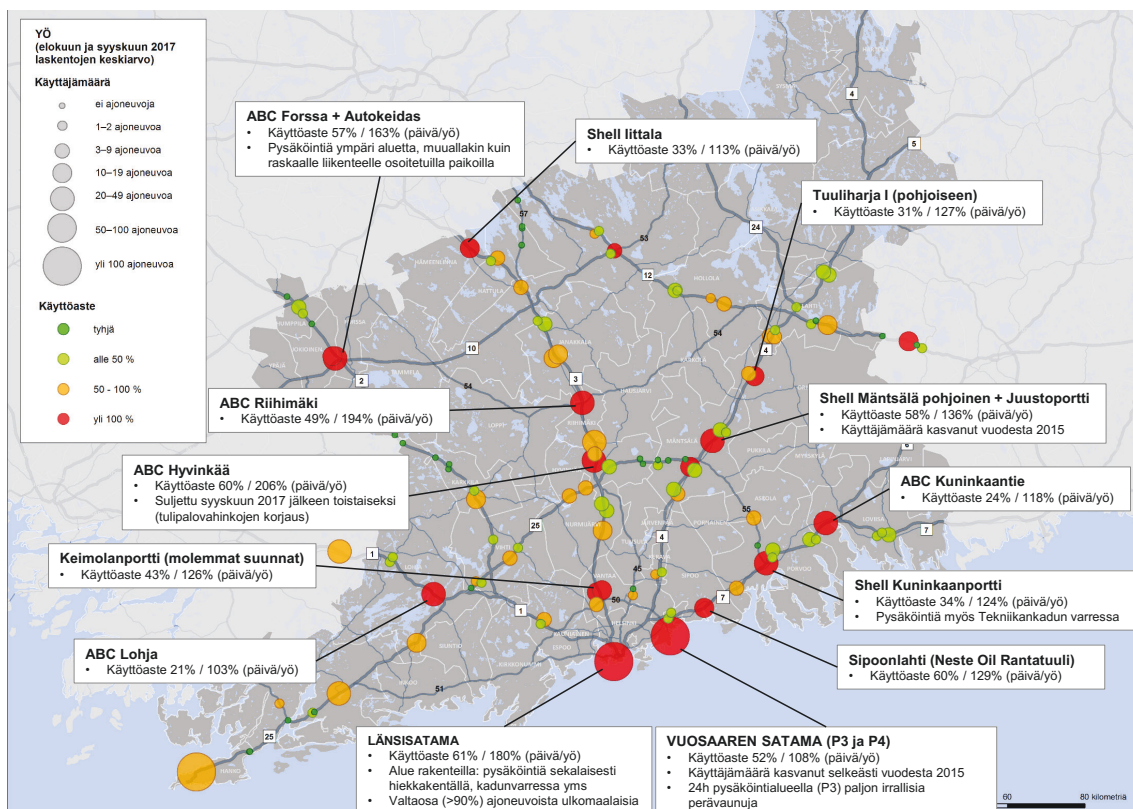
Liitekuva 2. Käyttäjämäärät ja käyttöasteet päivällä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella (lähde Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat 2017, Uudenmaan ELY-keskus 2017).



Liitekuva 3. Käyttäjämäärät ja käyttöasteet yöllä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella (lähde Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat 2017, Uudenmaan ELY-keskus 2017).



Liitekuva 4. Käyttöastevertailu, käyttäjämäärien muutos yöllä, elokuu 2015 – elokuu 2017 (lähde Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat 2017, Uudenmaan ELY-keskus 2017).



Liitekuva 5. Käyttäjämäärä ja käyttöaste, kuormittuvimmat kohteet, elokuun ja syyskuun 2017 laskentojen keskiarvoja (lähde Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat 2017, Uudenmaan ELY-keskus 2017).



ISSN-L 1798-6656  
ISSN 1798-6664  
ISBN 978-952-317-548-8  
[www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi)

Liik  
enne  
vira  
sto